Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2002
51. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff

Vorwärts in die Vergangenheit

Frischer Wind auf deutschen Gleisen

Connex kontra DBAG

- Strategien
- Konzepte
- Angebote

TESTS

ZUWACHS:
Märklins Seetal-Krokodil

V100-BABY:
Miniclub-212

50 Jahre MODELLEISENBAHNER

Mitmach-Aktionen und tolle Preise zum Jubiläum

Abschied vom Lazarett-Zug

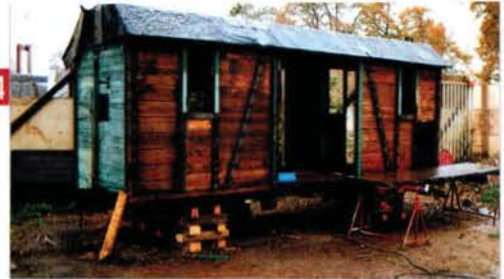
Wilhelm Tells Erben

Oggelshausens Familien-Anlage

Meisterwerke der Königs-Klasse



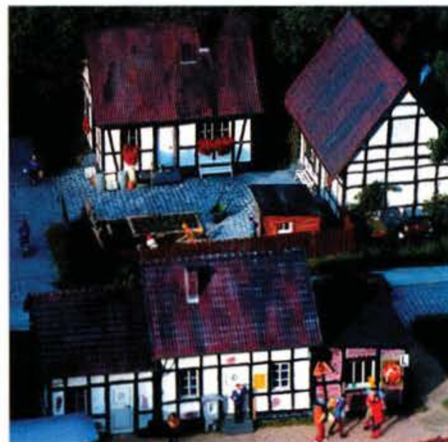
VORBILD



44 **Aufarbeitung**
IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff pflegt neben Schmalspur-Fahrzeugen auch die Erinnerung.



14 **Neue Bahnwelt**
Die Connex-Gruppe bietet mittlerweile viel mehr als nur BOB-Fahren. Bei der Ausschreibung vieler Strecken besitzt der internationale Konzern sehr gute Siegchancen.



94 **Selbstbau-Fachwerk**
In Matthias Fröhlichs fiktivem Wiedenbrück lebt die Erinnerung an die Epoche III im Westfälischen im Maßstab 1:87 weiter.

38 **Sani-Wagen abgemustert**
Rote Wagen fürs Rote Kreuz. Für Einsätze der Schweizer Armee ließen sich einige Waggons der RhB zu Lazaretten umrüsten.





98 **Maximal-Format**
Modellbahn in Spur-I braucht viel Raum. Doch erst mit vielen Details wirkt die große Bahn wie die große Bahn.

BAHNWELT AKTUELL

— HARZER SCHMALSPURBAHNEN —

Hauptuntersuchte Loks

● Nach ihren Untersuchungen im März beziehungsweise Mai 2002 in Meiningen kommen die in Gernrode stationierten 99 6001 und die Mallet-Lok 99 5906 wieder planmäßig auf den Strecken der Selketalbahn zum Einsatz. Während Sonntag bis Donnerstag nur eine Dampflok benötigt wird, fährt freitags und samstags ein sonst einem Triebwagen vorbehaltener Umlauf ebenfalls als Dampfzug. Im Gegensatz zur Harzquerbahn, wo neben den Dampfzügen planmäßig nur noch die fünf Neubautriebwagen (Baujahre 1996 und 1999) eingesetzt werden, verkehrt auf der Selketalbahn im Normalfall der 1996 von der Inselbahn Langeoog übernommene Triebwagen 187 011 (Talbot, Baujahr 1955). Die beiden anderen 1996 von der Inselbahn Langeoog übernommenen Triebwagen (187 012 und 187 013, Baujahr 1955) werden in Nordhausen als Reserve vorgehalten.



Foto: A. Neumann

Das Vorbild der LGB-Lok dampft wieder. Am 29. Mai 2002 setzt 99 6001 in Alexisbad vor ihren Zug. Hinten links steht der ehemalige Langeooger VT 187 011.

— SACHSEN-ANHALT —

Das Netz wird weitmaschig



Foto: Geßner

Hier ist bald Schluss: In Wanzleben zwischen Eilsleben und Blumenberg bleibt nur der Bus.

● Kurz nachdem die Vergabekammer Sachsen-Anhalt dem Einspruch gegen die Vergabe des größten Teils des Nahverkehrs des Landes an DB Regio stattgegeben hatte, wurden erste Wirkungen sichtbar. Die von der DB AG angedeuteten Konsequenzen veranlassten Verkehrsminister Daehre (CDU), sogar eine Pressemeldung zu diesem Thema herauszugeben, in der er bedauerte, „dass die Deutsche Bahn ihr verbales Bekenntnis zum Wettbewerb mit einer massiven Drohkulisse von Personalabbau und Investitionsstopp verbindet." Das Land unter seiner neuen schwarz-gelben Regierung musste dennoch 13 Strecken zum kommenden Oktober abbestellen. Betroffen sind die Strecken Querfurt – Röblingen, Halle-Nietleben – Dölau, Hettstedt – Gerbstedt, Bitterfeld – Stumsdorf, Blankenburg – Elbingerode, Bad Schmiedberg – Bad Düben, Egeln – Staßfurt, Magdeburg – Güterglück – Belzig, Oebisfelde – Salzwedel – Wittenberge, Eilsleben – Blumenberg, und Heudeber-Danstedt – Osterwieck.

Grund für die Streichungen ist wie meist akuter Geldmangel. Es fehlen mindestens 69 Millionen Euro. Der Bund überweist dieses Jahr 27 Millionen Euro weniger aus den Regionalisierungsmitteln und ein Defizit von 42 Millionen Euro sei von der Vorgängerregierung übernommen worden, die den Ausbildungsverkehr nicht ordnungsgemäß verbucht habe. Und am Ende stehen auch noch Rückzahlungsforderungen der DB AG zu befürchten. Da die Auslastung auf den genannten Relationen nicht ausreiche, sei es laut Verkehrsminister Daehre sinnvoller, die betroffenen Orte zukünftig mit Buslinien zu verbinden. Angesichts der prekären Finanzsituation von Bund, Ländern und Gemeinden steht zu befürchten, dass dies nur ein Anfang war. Nur ein schwacher Trost dürfte sein, dass sich das Land dafür einsetzen wolle, dass auf den Buslinien, die den Schienenverkehr ersetzen sollen, künftig auch Fahrräder mitgenommen werden können.

— SACHSEN-ANHALT —

Ungewohntes in Naumburg

● Als Überraschung und Attraktion zum Hussiten-Kirschfest lieh sich der kleinste Straßenbahn-Betrieb der Republik, die Naumburger Straßenbahn, von der Erfurter Verkehrs AG den Tatra KT4D 405 für ein halbes Jahr. Die Fahrgäste in Naumburg waren begeistet vom Fahrkomfort. Bisher wurden in Naumburg nur Zweiachser eingesetzt. Die Erfurter Verkehrsbetriebe benötigten in den 80er-Jahren Zweirichtungsfahrzeuge für den Baustellenverkehr. So entstanden aus zwei KT4D-Serienfahrzeugen die einzigartigen Zweirichtungswagen 405 und 435. Zur Zeit können in Naumburg nur Fahrzeuge dieser Art eingesetzt werden, da es nur Stumpfendstellen und ein einziges Gleisdreieck gibt.



Foto: Krause

Der Erfurter Tw 405 vor dem Naumburger Depot. Einziger Unterschied zum Serien-KT4D sind die über den Scheinwerfern installierten zusätzlichen Blink-, Brems- und Rückleuchten.



Foto: Strässle

Anlässlich eines Bahnhofsfests in Murau am 24. August 2002 werden zwischen Unzmarkt und Tamsweg vielfältige Sonderfahrten mit Dampf- und Dieselloks durchgeführt. Mit dabei ist auch die perfekt restaurierte 2091.03 des Club 760.

50 JAHRE BADEN-WÜRTTEMBERG

Straßen-Desiro

● Mal angenommen, man will mit einem Zug Werbung für die Zukunft öffentlicher Verkehrsmittel machen. Man packt einen Triebwagen in Krefeld auf einen Straßen-Tieflader und fährt ihn zwei Tage lang durch die halbe Republik nach Stuttgart. So geschehen kürzlich auf Deutschlands Straßen. Es ist wohl einfacher und günstiger, Schienenfahrzeuge auf der Straße zu transportieren als auf ihrem natürlichen Verkehrsweg. Mitten in der City wurden flugs noch ein paar Meter Gleis verlegt und der Desiro (VT 642) aus Krefeld mitten in der City der baden-württembergischen Landeshauptstadt ausgestellt. Vom 12. Juni bis 28. Juli stand der rote Triebwagen in der Nähe des Schlosses als Siemens-Exponat im Rahmen der Leistungsschau „50 Jahre Baden-Württemberg: Erde 2.0". Der Desiro konnte innen besichtigt werden, wo auf Videowänden Perspektiven öffentlicher Verkehrsmittel präsentiert wurden.

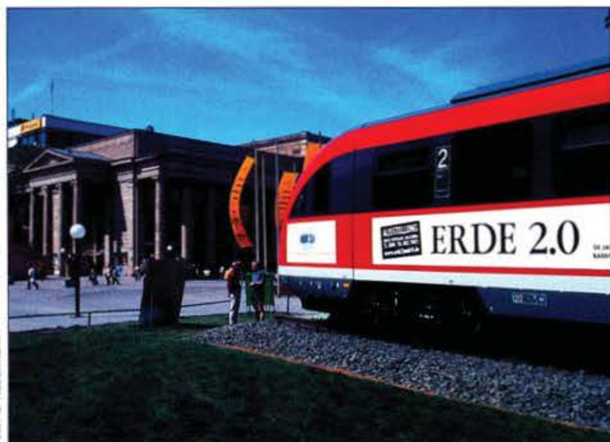


Foto: G. Habermann

Ein Desiro am Stuttgarter Schlossplatz: Von Krefeld bis zu seinem Ausstellungsort im Zentrum der Schwaben-Metropole wurde er auf der Straße transportiert.

DB AG

Neue Schilder

● Die Ortshinweise auf allen DB-Stationen sollen jetzt vereinheitlicht werden. Der Name des Bahnhofs sowie Gleisnummern stehen dann weiß auf blauem Grund. Derzeit gibt es nur wenige modernisierte Bahnhöfe mit ausschließlich blauen Schildern. An vielen Bahnhöfen trifft man derzeit auf ein Schilder-Allerlei. Die neue Beschilderung ist Teil eines Sofortprogramms zur Modernisierung von mehr als 2000 Stationen, deren Zustand als unbefriedigend gilt. Durch Umschichtung will die Bahn dafür bis Ende 2004 zusätzlich 420 Millionen Euro investieren.

STANDPUNKT

Flughöhe Null hier, Null-Tempo da

Nun ist es der DB AG also gelungen, den Beweis anzutreten, dass sie dem Flugzeug Paroli bieten kann. So weit, so gut. Warum dazu allerdings auch in Sachen Komfort oder vielmehr dessen weiterer Reduzierung ein Angleichen sein muss? Eine ketzerische Frage, die zur 300-Stundenkilometer-Euphorie bei der Eröffnungsfahrt auf der bislang sechs Milliarden Euro teuren Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Frankfurt wohl wenig passte!



Dr. Karlheinz Haucke

Die Stunde, welche die Bahn werbewirksam ihren Kunden auf der neuen Relation schenkt, freilich nicht zum Null-Tarif, könnten vermutlich Sachsen-Anhalter – Anhaltiner wollen sie ja anscheinend nicht mehr genannt werden – demnächst gut gebrauchen. Auf gleich 13 Strecken, darunter auch den Resten der Halle-Hettstedter Eisenbahn, von Nietleben in die Dölauer Heide und von Hettstedt nach Gerbstedt, soll nach dem Willen der Landesregierung der Schienen-Personennahverkehr eingestellt werden. Die Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes, Nachforderungen von DB Regio und die wenig glückliche Verkehrspolitik des Bundeslandes in der Vergangenheit sind die Instrumente dieses Streichkonzerts.

Doch haben wirklich nur Politik und Bahn den Schwarzen Peter? Strecken, auf denen Bahnreisende täglich an einer Hand abgezählt werden können, sind selbst mit attraktiveren Angeboten derzeit kaum wirtschaftlich zu betreiben. Das könnte sich aber bei neuen Rahmenbedingungen ändern. Deshalb der Appell: Lasst wenigstens die Gleise liegen, sie fressen kein Brot!

BAHNWELT AKTUELL

HOCHGESCHWINDIGKEITSSTRECKE KÖLN – FRANKFURT

Eröffnungsfahrt mit 300 Sachen

● Nach rund sechsjähriger Bauzeit ging die ICE-Neubaustrecke, die Köln und Frankfurt verbindet, am 1. August 2002 in Betrieb. Die offizielle Eröffnung mit geladenen Gästen aus Politik und Wirtschaft fand am 25. Juli statt und wurde von der DB in Zusammenarbeit mit einer Boulevard-Zeitung als Parallelfahrt inszeniert. An der festlichen Einweihung, die Bahnchef Hartmut Mehdorn und Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig vollzogen, nahmen unter anderen die Ministerpräsidenten von Hessen und Nordrhein-Westfalen, Roland Koch und Wolfgang Clement, der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Hans-Artur Bauckhage, und die Kanzler-Gattin Doris Schröder-Köpf teil. Bundeskanzler Gerhard Schröder war wegen einer Sondersitzung des Bundestages verhindert, ließ es sich aber nicht nehmen, DB-AG-Chef Mehdorn in Köln persönlich zu gratulieren. Mehdorn bezeichnete die Eröffnung der ersten generell für Tempo 300 zugelassenen deutschen Hochgeschwindigkeitsstrecke als „großen Tag für die Deutsche Bahn". Die bislang sechs Milliarden Euro teure neue Verbindung, die von ICE 3 bedient wird, verkürzt die Reisezeit zwischen Köln und Frankfurt um ziemlich genau eine Stunde auf jetzt nur noch 76 Minuten.



Foto: Haucke

Traten gemeinsam auf der Kölner Domplatte vor die Medien: Hartmut Mehdorn und Bundeskanzler Gerhard Schröder würdigten die Streckeneröffnung als historischen Tag.

DB NETZ

Außerfern unter Strom



Foto: IG NC

DB Netz betreibt mit Volldampf die Re-Elektrifizierung der Außerfernbahn. SKL x953 007 und seine Mannschaft arbeiten sich am 9. Juli 2002 bei Griesen voran.

● Seit dem 24. Juni 2002 wird die Außerfernbahn zwischen Garmisch-Partenkirchen und Ehrwald/Tirol von DB Netz für 2,3 Millionen Euro wieder elektrifiziert. Die Fahrleitung war im Herbst 2000 wegen Baufälligkeit abgebaut worden. Am 15. September 2002 wird die Oberleitung wieder in Betrieb genommen werden. Der starke Güterverkehr nach Vils/Tirol wird dann sofort von der jetzigen Dieseltraktion mit DB-290 und ÖBB-2043 auf ÖBB-1063 umgestellt. Erst zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 kann auch der Personenverkehr angepasst werden. Dort werden zunächst lokbespannte Züge eingesetzt, ehe Triebwagen der Baureihe 426 den Verkehr übernehmen sollen, denen derzeit noch die Zulassung für Österreich fehlt. Anlässlich der Wiederelektrifikation finden am 15. September im Außerfern an allen größeren Bahnhöfen Bahnhofsfeste statt. Seitdem DB Regio Südbayern seit 2001 die Strecke durchgehend im Auftrag des Freistaats Bayern und des Landes Tirol betreibt, nutzen rund 30 Prozent mehr Fahrgäste die Schiene, da nun die DB-Sonderangebote Schönes-Wochenende-Ticket und Bayern-Ticket auch auf dem Tiroler Abschnitt gelten.

DB AG

Werk Stendal gesichert

● Gute Nachrichten von der DB AG: Nach der Unterzeichnung eines Joint Ventures zwischen dem Fahrzeughersteller Alstom und der DB AG am 9. Juli 2002 ist die Zukunft des Werkes Stendal gesichert. Zur Unterzeichnung kamen Hartmut Mehdorn, der Bahnchef, und Michel Moreau, Präsident von Alstom Transport. Anwesend war auch der sachsen-anhaltinische Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre. Bekannt wurde das Werk Stendal durch die Aufarbeitung von Diesellokomotiven. Dies wird auch die Aufgabe des neuen Betriebs sein, dessen unternehmerische Führung bei Alstom liegt. Vor allen Loks der Baureihen 202 und 212 sollen hier zukunftstüchtig hergerichtet werden. Vorteile erwarten sich die beiden Partner durch Alstoms internationale Vertriebskanäle, während die DB AG ihre fachliche Kompetenz in das Vorhaben einbringt. Bahnchef Mehdorn glaubt an eine langfistig gesicherte Zukunft der 150 Arbeitsplätze, da er einen stetig steigenden Bedarf für modernisierte Dieselloks sehe.



Foto: Emersleben

Mit dem passenden Sonderzug aus Berlin fuhren geladene Gäste nach Stendal: Lirex 618 01 aus dem Hause Alstom.

BERLIN

Rail4Chem rund um Berlin

● Seit dem Frühjahr 2002 wird der unter privater Regie verkehrende Nachtzug EN 110/111 Berlin – Malmö – Berlin von einem Taurus (ES 64 U2 005) der Rail4Chem-Betriebsgesellschaft bespannt. Die Maschine stammt aus dem Siemens-Dispolok-Lokpool. Vor den Zementzügen von Berlin nach Deuna, die bislang von ImoTrans-Taigatrommeln bespannt wurden, kommt jetzt ebenfalls eine Lok des Chemikalienspediteurs zum Einsatz.



Foto: Wirtz

Lok 145-CL 003 am 23. Mai 2002 mit einem Güterzug von Berlin Greifswalder Straße nach Deuna bei der Einfahrt in den Bahnhof Berlin Frankfurter Allee.



Foto: Danners

Mit Volldampf ging es vom 14. bis 20. Juli 2002 durch Nordrhein-Westfalen. Der Preußenzug der Museumseisenbahn Minden fuhr im Rahmen einer Aktion des WDR-Fernsehens, das täglich von der Fahrt berichtete, durch ganz NRW. Gezogen wurde die historische Zug-Komposition von einer T11 (ex DB 74132) der Mindener.

ZWISCHENHALT

Die DB AG kauft Stinnes von E.ON. Es sieht immer etwas unglücklich aus, wenn man nach zehn Jahren ein Unternehmen teuer zurückkaufen muss, das man früher selbst besaß. Aber als die DB AG den Spediteur Schenker 1991 an Stinnes verkaufte, war nicht abzusehen, dass heutzutage von einem Transportunternehmen die gesamte Logistikkette verlangt würde. Die DB AG wird die Stinnes-Teile, die nichts mit Transport zu tun haben, baldmöglichst weiterverkaufen.

Nach-tarockt: Bombardier und DaimlerChrysler liegen im Clinch über den Wert des ehemaligen Adtranz-Konzerns. Bombardier glaubt, den Stuttgartern zuviel bezahlt zu haben und strengt eine Klage bei der internationalen Handelskammer in Paris an.

In Frankreich weichen die Strukturen auf: Die SNCF bestellte jetzt zum ersten Mal Fahrzeuge, die nicht von der französischen Industrie gebaut werden. Bei Siemens ist man deshalb sehr glücklich über den Kauf von 15 mehrsystemfähigen Niederflur-Straßenbahnen des Typs Avanto im Wert von etwa 60 Millionen Euro .

Die SBB kauft bei Vossloh neue Dieselloks. 59 Maschinen des Typs G 1206 im Wert von 146 Millionen Schweizer Franken treten ab 2003 ihren Dienst bei den Eidgenossen an. In der Schweiz werden sie als Baureihe Am 843 geführt und bei allen Schienenverkehrssparten der SBB eingesetzt.

Nachdem sich die SBB bereits für die Baureihe 185 entschieden hatte, hat nun auch die Lötschbergbahn (BLS) nachgezogen und zehn Maschinen des zweisystemfähigen Erfolgsmodells bei Bombardier gekauft. Bei der BLS werden die Fahrzeuge als Re 485 eingestellt. Sie treten die Nachfolge der in die Jahre gekommenen Baureihen Ae 4/4 und Ae 8/8 an. Weitere fünf Maschinen bestellte die Leasingfirma Locomotion Capital, die die Fahrzeuge an österreichische EVU vermieten will.

Die Rostocker Straßenbahn AG und Connex gründen die Ostseebahn GmbH als gemeinsames Unternehmen. Die neue Firma soll eine Stadtbahn betreiben, die das Umland mit der Hansestadt verbindet. Vorbild sei das Modell Karlsruhe mit einer gemeinsamen Bahn für Innenstadt und Umland. Das Vorhaben soll zwischen 2003 und 2015 Wirklichkeit werden.

Bombardier sieht Arbeitsplätze in Gefahr. Nachdem die DB AG sich bei Fahrzeuganschaffungen für den Regionalverkehr vorerst bedeckt hält, sieht sich die Bombardier-Führung veranlasst, die hiesigen Standorte erneut zu überprüfen. Vor allem Hennigsdorf und Bautzen dürften laut Bombardier am stärksten betroffen sein. Vorerst sieht man nur Arbeitsplätze in Gefahr, nicht die Standorte insgesamt.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat jetzt eine Anlaufstelle, die den diskriminierungsfreien Netzzugang gewährleisten soll. Das neue Referat 15, geleitet von Regierungsdirektor Horst-Peter Heinrichs, überwacht künftig die Infrastrukturanbieter und kann von Amts wegen einschreiten.

Da die DB AG keine Interregios mehr zwischen Flensburg und Hamburg anbieten will, hat das Verkehrsministerium in Schleswig-Holstein mit der Norddeutschen Nahverkehrsgesellschaft (NNVG) eine Absichtserklärung unterzeichnet. Sollte die DB AG definitiv ihre IR-Verkehre einstellen, will die NNVG mit drei bereits bestellten Taurus-Lokomotiven einspringen. Die erforderlichen Trassen seien auch bereits reserviert. Die endgültige Entscheidung muss bis zum 23. August fallen.

Auch in Niedersachsen soll DB Regio einen Zehn-Jahres-Vertrag erhalten. Im Landesverkehrsministerium ist man sich sicher, dass der Vertrag trotz der Entscheidung der Magdeburger Vergabekammer wasserdicht sei, da in dem Vertrag bereits eine gestaffelte Abbestellung vorgesehen sei, um anschließend die Strecken ausschreiben zu können. Damit erhalte DB Regio die nötige Planungssicherheit.

Connex Großbritannien hat weitere 180 Electrostar-Triebzüge bei Bombardier geordert. Die Fahrzeuge im Wert von 358 Millionen Euro werden im Bombardier-Werk in Derby zusammengebaut und erhöhen die Connex-South-Eastern-Flotte auf 618 Electrostar-Züge.

Es gibt noch immer Probleme im Güterverkehr durch den Kanaltunnel. Derzeit können nachts nur wenige Züge abgefertigt werden, da die französische Polizei nicht in der Lage ist, das Gelände des Güterbahnhofs Fréthun dauerhaft zu bewachen. Die Bewachung soll verhindern, dass Asylbewerber auf den Zügen nach Großbritannien gelangen.

Die Windbergbahn in Freital bei Dresden scheint gerettet: Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich gegen die von DB Netz geplante Stilllegung gewandt. Die Muldental-Eisenbahnverkehrsgesellschaft will gemeinsam mit zwei weiteren Gruppen die traditionsreiche Bahn übernehmen und betreiben.

BAHNWELT AKTUELL

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Brüggemann

Gute alte Zeit, möchte man beim Anblick von 110372 sagen. So büßte die Maschine zwar ihre stirnseitigen Schürzen ein und musste auch den Tausch des durchgehenden Lüfterbandes gegen Einzellüfter der Bauart Klatte über sich ergehen lassen, aber unter den Stirnfenstern sitzen noch die Griffstangen und die ebenfalls umlaufenden Trittroste. Das Jahr, in dem das Bild aufgenommen wurde, war ein wichtiges für Europa. Damals trat Michail Gorbatschow die Nachfolge des dahingesiechten Konstantin Tschernenko als sowjetischer Parteichef an und ermöglichte mit seiner Politik der Öffnung (Glasnost) und Umgestaltung (Perestroika) erst die Wiedervereinigung beider deutscher Staaten. Bei den Feierlichkeiten zum runden Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland stellte die DB auch den Prototyp ihres neuen Paradezuges ICE vor. Die Serienexemplare des ICE1 sind übrigens in dem abgebildeten Werk beheimatet. Zum Aufnahmezeitpunkt war das Bw noch Hochburg der Baureihe 103. Wir möchten von Ihnen den Namen des Bw und das Jahr wissen, in dem die Aufnahme entstand.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2002 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Große Gala der Dampflokstars" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete „4-8-4" und „Golden State, General Service, Northern, Niagara, Niagra; Greenbrier, Confederation, Pocono, Dixie, Potomac, Wyoming" oder „Boxpok". Die 20 Exemplare „Die Baureihe V200" haben gewonnen: Axel v. Greiffenkrauz, 28237 Bremen; Marco Czipolowski, 06917 Mauken; Volker Oster, 63791 Karlstein; Klaus-Peter Andersen, 20535 Hamburg; E. Kehler, 83404 Ainring; Bernd Jürgen Garbade, 26969 Butjadingen-Burhave; Walter Kinzel, 14612 Falkensee; Ludwig Hoche, 78262 Gailingen; Nild Dewar, S-27151 Ystad; Franz Hillenbrand, 72379 Hechingen; Wolf-Holger Hinsche, 73733 Esslingen; Rolf Schöps, 37671 Höxter; Wilhelm Engelberth, 68766 Hockenheim; Jürgen Schantz, 76131 Karlsruhe; Wolfgang Martens, 28215 Bremen; Manfred-Erich Wiechmann, 27356 Rotenburg/Wümme; Uwe Lucas, 06406 Bernburg; Wolfgang Grimm, 01744 Reichstädt; Edmund Jung, 35687 Dillenburg; A. Bickel, 98574 Schmalkalden.



MURNAU

Eisenbahnfest im Werdenfelser Land



Foto: Frickel

Gemeinsame Anstrengungen von BLV und DB Regio ermöglichten die provisorische Zulassung von 169005 zum Bahnfest im Werdenfelser Land.

● Moderne Fahrzeuge halten auf den Relationen Murnau – Oberammergau und Murnau – Garmisch-Partenkirchen Einzug. Zur Feier des Übergangs von lokbespannten Zügen auf Triebwagen der Baureihen 425 und 426 richtete DB Regio am 27. Juli ein Bahnfest in Murnau und Garmisch-Partenkirchen aus. Die BSW-Gruppe Garmisch-Partenkirchen und der Bayerische Lokalbahn-Verein (BLV) waren ebenso mit Museumsfahrzeugen bei der Fahrzeugausstellung vertreten wie die fahrenden Geschäftsbereiche. Zwischen Murnau und Oberammergau pendelten im Wechsel ein Doppelpack-426 und ein Nostalgiezug des BLV mit der vereinseigenen, jüngst hauptuntersuchten 169005 am einen und E6903 von DB-Museum am anderen Ende. Für drei Euro konnten Besucher das Fest-Ticket erwerben, mit dem am ganzen Wochenende beliebig viele Fahrten mit allen Nahverkehrszügen im Landkreis und einigen Buslinien unternommen werden konnten. Etwa 5000 Sonderfahrkarten setzte allein DB Regio ab. Den Reinerlös des Fahrkartenverkaufs spendet der Veranstalter einer karitativen Einrichtung im Landkreis Garmisch. Um die Verbundenheit der Bahn mit der Region Werdenfelser Land zu demonstrieren, wurden in Murnau, Garmisch-Partenkirchen und Oberammergau je ein Triebwagen auf den jeweiligen Gemeindenamen getauft.

Feiertag bei der DFB

● Typisches Eisenbahnwetter erwartete die Fans der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) am Samstag, 6. Juli 2002 in Realp. Das heißt, es regnete in Strömen zu Beginn der zweitägigen Schau zum 100-jährigen Geburtstag der HG 2/3 Nr. 6 Weisshorn, älteste Lok auf der DFB. 1902 wurde die Maschine bei der Visp-Zermatt-Bahn (VZ) in Betrieb genommen. Heute zählt sie neben den HG 3/4 Nr. 1 und 9 zu den drei betriebsfähigen Dampfloks der DFB. Zur Geburtstagsfeier war von der BVZ-Zermatt-Bahn die etwas jüngere, 1906 erbaute Schwesterlok HG 2/3 Nr. 7 Breithorn auf Besuch. Im Schlepp führte sie die braunen BVZ-Nostalgiewagen Steam Pub, den Gesellschaftswagen Belle Epoque sowie einen Aussichtswagen. Während die Weisshorn der DFB, sie wurde 1989 aufgearbeitet, mit einer Anhängelast von 45 Tonnen auf der bis 118 Promille steilen Trasse mit 12 km/h ohne Probleme bergan kam, bekundete die Breithorn der BVZ doch Atemprobleme. So musste auf der ersten samstäglichen Fahrt unterwegs zweimal angehalten werden, um wieder Dampfdruck zu erzeugen. Auf die zweite geplante Samstagsfahrt wurde zu Gunsten einer Rauchrohr-Reinigung verzichtet und die HG 3/4 Nr 9 der DFB auf die Strekke beordert. Am Sonntag, bei strahlendem Sonnenschein und blauem Himmel, hat die Breithorn dann allerdings die geplanten zwei Bergfahrten auf die Furka geschafft. Die Breithorn wurde kürzlich mit einem neuen, etwas kleineren, dafür isolierten Kessel und einer Leichtölfeuerung versehen. Auf Vergleichsfahrten zeigte sich, dass die 100-jährige kohlegefeuerte Weisshorn der DFB die besseren Leistungen abgab. Und zum Glück für alle Dampflokfreunde wird man auf der Furka auch in Zukunft der Kohle treu bleiben. Andererseits erfüllt die umgebaute Lok der BVZ auf den brandgefährdeten Strecken der Zermatt-Bahn durchaus die an sie gestellten Anforderungen. Fachleute sind sich aber einig, dass die rationellere und weniger personalintensive Dampferzeugung mittels Leichtöl auf Gebirgsbahnstrecken nur dann lohnend ist, wenn Lokomotiven auch nach dem heutigen Stand der Technik neu konstruiert werden können. Wer sich nicht auf den Extrafahrten von Realp auf die Furka und dort durch typische Urner-Ländlermusik bei Bier und Bratwurst in Stimmung halten mochte, fuhr mit dem Regelzug weiter nach Gletsch. Dort ist übrigens neu eine Drehscheibe eingebaut worden, so dass die Loks vom Typ HG 3/4 die ganze Fahrt mit Kamin voraus zu sehen und zu fotografieren sind. Dampfzüge verkehren nun an Freitagen, Samstagen und Sonntagen bis zum 6. Oktober 2002 und vom 15. Juli bis 25. August täglich. Mit ungestilltem Tatendrang blicken die Verantwortlichen der DFB bereits in Richtung Oberwald. Würde einmal die Wiederaufarbeitung der fast fünf Kilometer langen Verbindung von Gletsch nach Oberwald geschafft, dann wäre der Anschluss an die FO auch walliserseits wieder hergestellt. Doch dazu sind noch mindestens 3,5 Millionen Franken erforderlich.



Foto: Armin Schmutz

Dampflok HG 3/4 1 am 6. Juli 2002 bei der Talfahrt von Gletsch, auf der Brücke, kurz vor dem Ende der Zahnstange, in der Nähe von Realp.

BAHNWELT AKTUELL

TOP UND FLOP

↑ TOP: Neues Regio-Ticket

Endlich gibt es auch für das Werdenfelser Land, eine der populärsten deutschen Urlaubsregionen, eine preisgünstige Sonderfahrkarte. Wozu braucht man in Bayern neben dem Bayern-Ticket und dem Schönen-Wochenend-Ticket noch ein weiteres Sonderangebot, werden viele fragen. Weil man nun auch ohne Aufpreis von dem nächsten Bahnhof zu einigen Sehenswürdigkeiten wie den Königsschlössern bei Füssen per Bus fahren kann, ohne dass die Urlaubskasse durch den Transfer weiter belastet wird. Für neun Euro reist ein Erwachsener alleine oder in Begleitung von eigenen Kindern/Enkelkindern unter 14 Jahren. Das recht dichte Liniennetz verbindet beispielsweise Ammer-, Starnberger, Staffel-, Kochel-, Eib- und Forggensee. Das Ticket gilt Montags bis Freitags zwischen 9 Uhr und 3 Uhr am darauf folgenden Tag, an Feiertagen den ganzen Tag. Es ist an Verkaufsstellen und Nahverkehrsautomaten im Geltungsbereich erhältlich. Dass in den Zügen 10,50 Euro für das Ticket zu entrichten sind, ist hingegen kein feiner Zug.



↓ FLOP: Siemens-Chip, 2. Teil

Nachdem unser Fahrgast im letzten Heft seine mühsam im Internet bestellte und zu teuer bezahlte Karte tapfer gegen ein Zugbegleiter-Duo verteidigte, wollte er sich am Nürnberger Hauptbahnhof den zuviel bezahlten Betrag erstatten lassen. Die schlichte Antwort am Fahrkartenschalter lautete, man sei nicht zuständig, das sei ein anderer Unternehmensteil! Zuhause angekommen rief unser gebeutelter Reisender die obligatorische 01805-Nummer an, bei der er zunächst ein paar Minuten Musik in der Leitung bezahlte. Als sich endlich jemand am anderen Ende der Leitung meldete, kam heraus, dass man leider noch völlig überfordert sei, um Geduld bitten müsse und dass es dauern könne mit der Erstattung des Geldes. Wenigstens konnte geklärt werden, dass kein Siemens-Chip nötig sei, den hätten nur Reisende des Siemens-Konzerns.

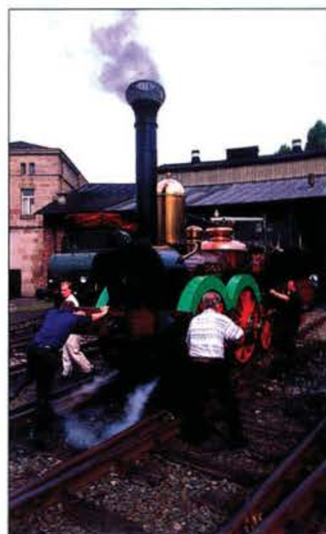
NÜRNBERG-GOSTENHOF

Festival der Eisenbahn 2002

● Vom 14. bis 16. Juni präsentierte das DB-Museum auf dem Gelände des Regio-Werks Nürnberg-Gostenhof 50 Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven aus Deutschland, Österreich, Tschechien und Ungarn. In der Nacht von Freitag auf Samstag fand ein Nacht-Fotoshooting statt, zu dem die Lokomotiven mit großem Aufwand ausgeleuchtet wurden. Absoluter Star auf der Drehscheibe war dabei natürlich die rubinrote 18 201. Bei den Lokparaden am Samstag und Sonntag kontrastierten der Adler und die Saxonia aus den Anfängen der Eisenbahnzeit mit der modernen wuchtigen tschechischen 4770943 oder der österreichischen 310.23. Besonderes Aufsehen erregte der ungewöhnliche Dampftriebwagen DT 1.07, der in seinem Heimatland Österreich den wenig schmeichelhaften Spitznamen Dorftrottel trägt. Die DB AG ordnete nach Nürnberg diverse attraktive Werbelokomotiven ab, so 218 473 (König Ludwig), 111 030 (Tanz der Vampire), 101 141 (Auszubildende der DB gegen Gewalt) oder 152 026 (Siemens).


Foto: Polnik

Der Dorftrottel ist eines der eigenartigsten und interessantesten Fahrzeuge überhaupt.


Foto: Schmidt

Auch die angeheizte Saxonia durfte bei der Parade nicht fehlen und stand für Mitfahrten zur Verfügung.


Foto: Volk

Ein imposanter Lokzug auf dem Weg zur Nürnberger Parade.



Foto: Heiderich

Für die amerikanische Bahngesellschaft New Jersey Transit stellt das Bombardier-Werk in Kassel 29 Maschinen der Baureihe ALP-46 her. Die eng mit der deutschen 101 verwandten Elektrolokomotiven werden per Straßentransport zum Verschiffen gebracht.



Foto: Witry

Auf Tiefladern, beladen mit je einem Triebwagen, waren drei moderne tschechische Straßenbahnen des Typs 10 T der Skoda-Werke in Pilsen auf dem ersten Teil ihres Weges über den Großen Teich nach Tacoma im US-Bundesstaat Washington. Am 18. Juli 2002 hatte der Transport den Grenzübergang bei Aachen erreicht.

SCHWEIZ

Northlander landet in Heilbronn

● Die fünf überlebenden Wagen des Northlander haben viel von der Welt gesehen. In den 50er- und 60er-Jahren waren die in der Schweiz gebauten und von den SBB und der niederländischen NS eingesetzten Triebwagen Teil des europäischen TEE-Netzes. Damals setzten die vierteiligen Kompositionen Maßstäbe im Reisekomfort. Das schwere Zugunglück in Aitrang 1971 war der Anfang von ihrem ersten Ende. 1974 wurden sie abgestellt und 1976 nach Kanada verkauft. Dort fuhren die verbliebenen vier Triebwagen ab 1977 bis 1992 als Northlander bis sie auch jenseits des Atlantik ausgemustert wurden. Ihre Motorwagen waren schon verschrottet. Der Verein TEE-Classics schaffte mit vielen Helfern die Rettung der letzten Wagen, die 1998 ihren Weg nach Europa zurückfanden. Jetzt gelang es, im süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn einen geschützten Platz für die Wagen zu finden, wo sie ausgestellt und aufgearbeitet werden können.



Foto: Zellweger

Ein mehr als außergewöhnlicher Zug fuhr am 16. Juli 2002 zwischen Nürnberg und Heilbronn. Die 01 509 der Ulmer Eisenbahnfreunde beförderte den Northlander an seinen Ausstellungsort.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Foto: Dombrowski, Sammlung Schwindkowski



Ferkeltaxen wie Flügelsignale sind am Spandauer Güterbahnhof inzwischen verschwunden. 1985 fuhr im Spandauer S-Bahnhof kein Zug ein, die Strecke war lange stillgelegt.

Mensch Berlin, wat haste Dir verändert!

Vermutlich würde angesichts der Überschrift manch Spandauer jetzt am liebsten dem Autor dieser Zeilen eine Nachhilfestunde in Stadtgeschichte geben. Denn Spandau sei ja nicht gleich Berlin! Und nicht umsonst lautet ein geflügeltes Wort im heutigen nordwestlichen Hauptstadtteil: „Berlin bei Spandau". Dennoch für alle Nicht-Berliner ist Spandau doch wohl nur ein Stadtteil der Metropole. Auch hier hat sich seit der vielbeschworenen Wende viel geändert. Vorbei die alten Zeiten, in denen die DR hier noch auf den Schienen verkehrte und Ferkeltaxen der innerbetrieblichen Beförderung der Eisenbahner des damaligen Reichsbahnamtes 4 in Berlin dienten. Das Stellwerk des Güterbahnhofs Spandau steht zwar noch, aber die Gleis- und Signalanlagen sind beinahe vollständig demontiert. Dafür prangt im Hintergund die moderne Halle des neuen Fern-, Regional und S-Bahnhofs Spandau.

Foto: Schwindkowski



Von Eisenbahn ist nicht mehr viel zu erkennen. Neu ist die Oberleitung, die es vor 17 Jahren nicht gab. Im Hintergrund rechts der Turm des Spandauer Rathauses.

S-BAHN BERLIN

Lehrter Bahnhof eröffnet

● Am 4. Juli 2002 wurde der im Bau befindliche Lehrter Bahnhof in Anwesenheit von Bahnchef Hartmut Mehdorn und des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Klaus Wowereit, für den S-Bahn-Verkehr freigegeben. Die Strecke erhielt im Umfeld des Lehrter Bahnhofs einen etwas südlicheren Verlauf als bisher. In den Tagen zuvor verkehrten auf den Fernbahngleisen S-Bahn-Ersatzzüge, bestehend aus Düsseldorfer und Nürnberger S-Bahn-Wagen (so genannte x-Wagen) sowie E-Loks der Baureihe 143. Die Zwischenstationen Lehrter Bahnhof, Bellevue und Tiergarten konnten allerdings nur von Bussen eines extra eingerichteten Schienenersatzverkehrs angefahren werden, da hier für den Regional- bzw. Fernverkehr (noch) keine Bahnsteige existieren. Die Halle des neuen Lehrter Bahnhofs weist zwei Bahnsteige für den Regional- und Fernverkehr (noch im Bau) sowie einen noch provisorischen S-Bahnsteig auf und besticht durch die großflächige, aus 23 stählernen Dachbindern, 85 Kilometern Stahlseil und 8500 Glasscheiben bestehende Überdachung. Bedingt

Foto: Neumann



Hell und weiträumig wirkt das aufwendige Glasdach des neuen Lehrter Bahnhofs im Berliner Zentrum.

durch die Lage in einer Kurve und die Aufweitung der Halle zur Mitte hin hat jedes Glaselement der 59 bis 68 Meter breiten und 16 Meter hohen Halle eine andere Größe. Eine in der Mitte der Überdachung klaffende Lücke von 42 Metern soll nach dem voraussichtlich 2004 beginnenden Bau zweier 46 Meter hoher Bürohäuser (Bügelbauten) geschlossen werden. Die Eröffnung des Bahnhofs für den Regional- und Fernverkehr ist für Mitte 2006, vor Beginn der Fußball-Weltmeisterschaft, geplant. Vor allem bei Teilen der Berliner Politiker mit dem Regierenden Bürgermeister Wowereit an der Spitze gibt es den Wunsch, dem Bahnhof einen Namen zu geben, „der deutlich macht, dass dies der zentrale Bahnhof für Europa wird". Bereits Anfang Juli 2002 begann der Abriss des alten, 1882 errichteten und bis zum 21. Juni 2002 von der S-Bahn genutzten historischen Lehrter Stadtbahnhofs.



Foto: Brüggemann

Seit kurzem wirbt die BMW-Marke Mini auf der Lok 101 039 für das neue Modell des Spaß-Mobils mit der mehr als 40-jährigen Tradition. Am 8. Juli bespannt die Mini-101 im Dresdner Hauptbahnhof den EC 173.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Amstetten – Gerstetten

● Zum kleinen Fahrplanwechsel am 16. Juni 2002 wurde die ehemalige WEG-Strecke Amstetten – Gerstetten für den regulären Personenverkehr wiedereröffnet. Die allerdings nur an Sonntagen verkehrenden Ausflugszüge fahren auf Bestellung der Landesnahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und des Zollernalbkreises und werden durch die DB-RAB-Zugbus-Alb-Bodensee erbracht. Eingesetzt werden 628-Triebwagen aus Ulm im angenäherten Zwei-Stunden-Takt, wobei jeweils die erste und letzte Fahrt bis Ulm Hbf durchgebunden ist.



Foto: Bauer

DB-Fahrzeuge auf fremdem Terrain: Die Strecke von Amstetten nach Gerstetten gehört den Ulmer Eisenbahnfreunden.

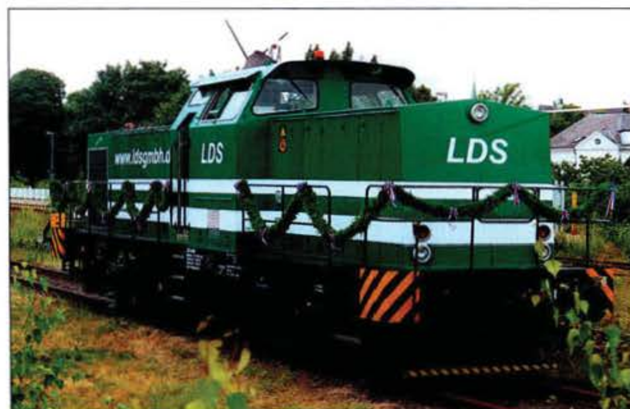


Foto: Schlie

In Eutin wurde am 20. Juli 2002 eine modernisierte Ex-DR-V 100 auf den Namen Grüne Rose getauft. Die Maschine, der noch zwei weitere folgen sollen, gehört dem neu gegründeten Unternehmen „Logistik Dienstleistung Service GmbH" (LDS) mit Sitz im ostholsteinischen Eutin. Sie soll künftig hauptsächlich vor Bauzügen zum Einsatz kommen.

OSTSÄCHSISCHE EISENBAHNFREUNDE

52 8080 wieder einsatzfähig



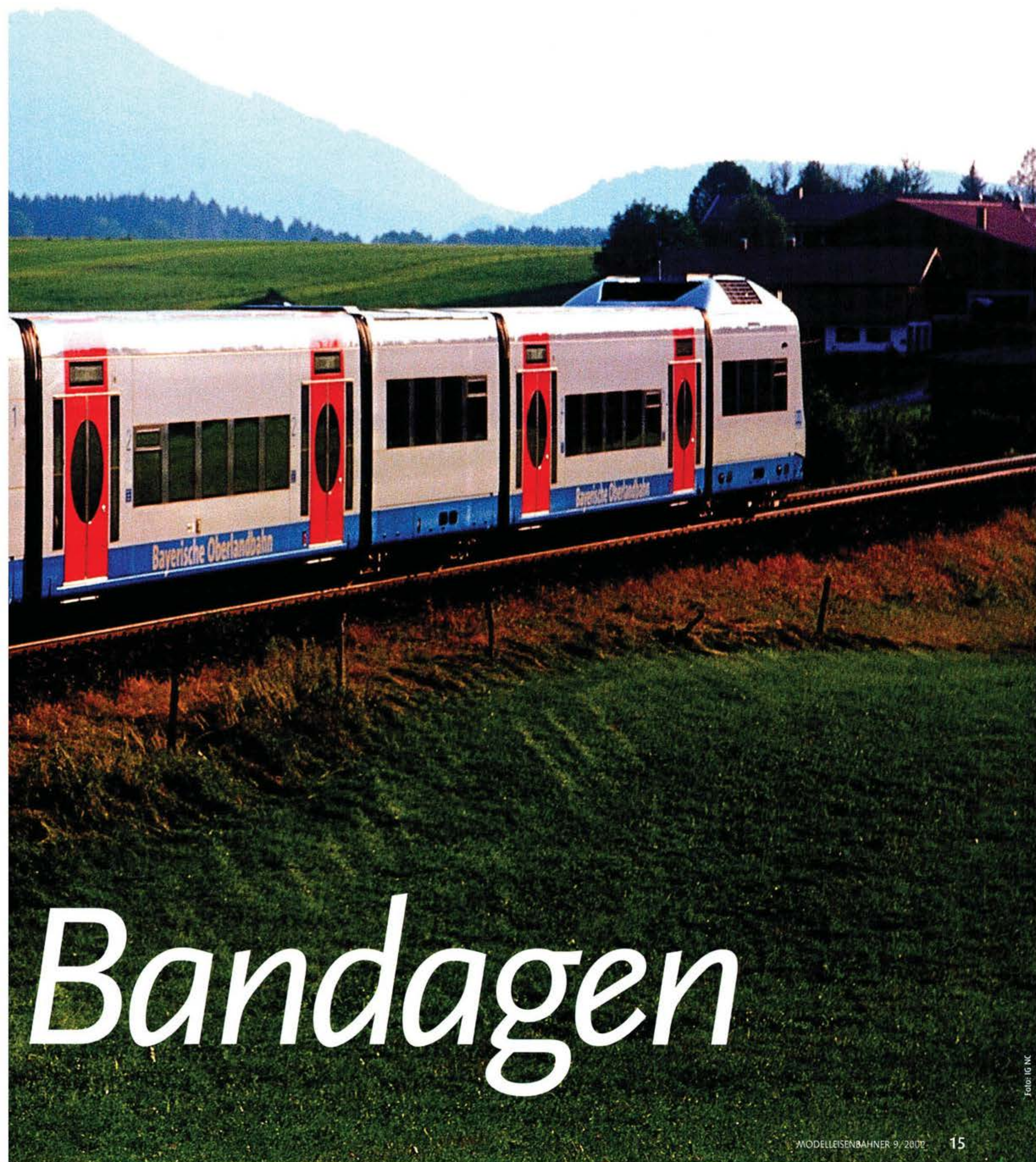
Foto: Neumann

Zur 650-Jahr-Feier in Eibau dampfte 52 8080 am 30. Juni 2002. Die Gäste aus Bautzen und Zittau passieren gerade das Zittauer Stellwerk in Richtung Eibau.

● Viele Jahre arbeiteten die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde in Löbau an der Aufarbeitung der 52 8080 im Löbauer Lokschuppen. Die Firma Malowa erledigte die gesetzlich vorgeschriebenen Restarbeiten. Im Juni 2002 konnte die ehemalige Bautzener Lok endlich angefeuert werden und im ostsächsischen Raum als Ersatz für 52 8141, deren Fristen abliefen, für Sonderfahrten zum Einsatz kommen.

Seit der Bahnreform kann auch im Nahverkehr Geld verdient werden. Der Wettbewerb wird deshalb spürbar härter und lautet häufig DB AG gegen eine Vielzahl von Privat-Bahnen. Ein gewichtiger und im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehender Mitbewerber ist die Frankfurter Connex-Gruppe, entstanden aus der traditionsreichen Deutschen Eisenbahngesellschaft (DEG), mit ganz eigenen Vorstellungen von der Bahnzukunft. →

Mit harten



Bandagen

Foto: IG NC



An Öffentlichkeit fehlt es den Mitarbeitern in der Frankfurter Connex-Zentrale am Rödelheimer Bahnweg nicht. Dass Connex zum derzeit bekanntesten Gegenspieler der DB AG wurde, liegt nicht nur am im März gestarteten Inter-Connex zwischen Gera und Rostock. Nervöse Reaktionen der DB AG, wie die Pressemitteilung „Connex baut einen Popanz auf", sorgen für Aufmerksamkeit auch außerhalb der Fachpresse. Connex scheint der Führungsriege im Sony-Center kalte Füße zu machen. Aber auch die extreme Schieflage des Vivendi-Universal-Konzerns, zu dem die Connex-Gruppe über Verflechtungen gehört, wirft Fragen auf.

Noch ist die DB AG der alleinherrschende Schienen-Logistiker in Deutschland – ein Noch mit Fragezeichen. Vermutlich hat der Monopolist DB AG nicht so sehr Angst vor der vergleichsweise kleinen Connex-Gruppe. Denn auch wenn der Betreiber von einer Vielzahl von Bus- und Straßenbahnunternehmen, sieben Regionalbahnen und vergleichsweise bescheidenen Güterverkehrs den viertgrößten französischen Konzern in seinem Rücken weiß, entfallen bisher lediglich etwas mehr als zwei Prozent des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) hierzulande auf Connex. Den eigentlichen Gegner wittert die Deutsche Bahn wohl eher in Brüssel. Connex und die anderen Mitbewerber wie Eurobahn, Prignitzer Eisenbahn, KEG und viele mehr sind die Speerspitzen von Mario Monti und Loyola de Palacio, dem zuständigen EU-Kommissars-Duo für Wettbewerb und Verkehr. Ihr Ziel: Die grundlegende Veränderung der europäischen Bahnlandschaft. „Wir werden ja gerne als Global-Player dargestellt. Aber es relativiert sich schnell, wenn man sieht, welche Größenordnung das hat. Die Connex-Gruppe hat in Deutschland etwa 3000 Mitarbeiter in einer Vielzahl von Gesellschaften, die aber mittelständische Unternehmen darstellen mit maximal um die 250 Mitarbeitern", beschreibt Andreas Winter, Connex-Pressesprecher, die Struktur des Unternehmens. Es sei nicht vorrangiges Ziel, der DB AG Fahrgäste wegzunehmen, sondern neue Kunden auf die Schiene zu holen. Das gilt wohl nicht immer, wie das jüngste Connex-Kind, die Lausitz-Bahn, beweist. Die DB AG gibt sich nach dem Zuschlag an den Konkurrenten verschnupft.

„Die einzelnen Bahngesellschaften arbeiten sehr selbstständig. Gerade die Nordwestbahn, die wir gemeinsam mit den Stadtwerken Osnabrück ins Leben riefen, ist ein schönes Beispiel. Nachdem die Region zuvor vernachlässigt wurde, waren die Bürgermeister der Region teilweise einfach nur froh, dass wieder eine Bahn fuhr, die zudem einen Ansprechpartner vor Ort hat, der schnell Entscheidungen treffen kann", so Winter. Vertrauen der örtlichen Vertreter, denen zunächst die natürliche Skepsis gegenüber dem Neuen genommen werden musste, wie Andreas Winter zugibt: „Es konnte nur so funktionieren, dass sich Connex bei der deutschen Eisenbahn Gesellschaft (DEG) einkaufte. Ohne den Markt zu kennen, können sie nicht einsteigen", glaubt Winter: „Und dann suchten wir schnell die Partnerschaft mit den lokalen Vertretern." Connex böte seinen Partnern bessere Chancen sich weiterzuentwickeln: „Sie haben mit Connex sicherlich mehr Möglichkeiten zu wachsen als mit der DB AG, weil man unter Umständen mit Projekten wie dem neuen Güterverkehr der Nordwestbahn irgendwann bestehende Geschäfte der DB AG in anderen Bereichen tangiert und diese dann jeden Partner bremsen müssen", behauptet der Pressesprecher: „Und ich höre in letzter Zeit oft, dass die DB AG sich wieder von ihrem Regionalisierungskonzept verabschiedet und die Frankfurter DB-Zentrale wieder mehr Einfluss nimmt. Bei uns wird der umgekehrte Weg konsequent umgesetzt – auch im Vergleich zur früheren DEG."

Größtmögliche Unabhängigkeit ist das erklärte Ziel

Im Nahverkehr betreibe man deshalb auch das so genannte Co-Branding: Die Bahnen, die nicht immer im 100-prozentigen Connex-Besitz sind, tragen einen mit der Region verbundenen Namen. „Wir schaffen damit einen gewünschten örtlichen Bezug und Identifikation",



Noch sind die einzelnen Connex-Bahnen über das Land verstreute Inseln.

Foto: Herbert Stemmler

Regioshuttle 447 der Württembergischen Eisenbahn Gesellschaft (WEG) fährt im Juni 2001 bei Neuffen auf der reaktivierten Strecke.

begründet Winter den Verzicht auf zusätzliche Connex-Eigenwerbung. „Das führte auf der letzten Messe Railtec sogar dazu, dass einer von DB Netz zu uns kam und meinte, er bräuchte ein paar Informationen über uns, Connex führe ja fast nirgendwo." Im Güterverkehr sei es anders, da sei das große europaweite Unternehmen gefragt, und deshalb stehe auf den neuen E-Loks der Baureihe 185, die durch das ganze Land fahren, auch in großen Lettern Connex.

Die Krise des großen Mutterkonzerns Vivendi-Universal und der Rauswurf des schillernden Vorstandsvorsitzenden Jean-Marie Messier dürfte die Rödelheimer entgegen aller Beteuerungen dennoch aufgeschreckt haben. Auch wenn Connex nur über den Umweg Vivendi-Environment zu Vivendi-Universal gehört, taugen solche Ereignisse zum Entstehen von Gerüchten aller Art. Es dauerte nicht lange, bis die ersten auftauchten: Die DB AG interessiere sich gar für eine Übernahme von Connex. Zumindest eine Befürchtung, die man in der Frankfurter Connex-Zentrale aus gutem Grund nicht hat, da das vom Kartellamt mit ziemlicher Sicherheit abgeschmettert würde. Dennoch wäre es nicht verwunderlich, wenn der französische Mutterkonzern in Zukunft die Zahlen aus Frankfurt etwas genauer betrachten würde. Trotzdem erklärt Andreas Winter: „Vivendi ist für mich relativ weit weg. Wir haben eher mit Connex-Frankreich zu tun und bekommen von dort Besuchergruppen, die sich unsere Arbeit ansehen. Eines der mehdornschen Lieblingsthemen ist ja bekanntermaßen unser französischer Hintergrund. Er kritisiert, dass wir in Deutschland tätig sind, während in Frankreich die Schiene nicht für den Wettbewerb offen ist. Aber da sind wir die falschen Adressaten, denn Connex ist ja genauso davon betroffen. Wir hätten natürlich maßgebliches Interesse daran, gerade auf dem heimischen Markt aktiv zu werden." Tatsächlich ist die Schienenpräsenz von Connex in Frankreich auf Nischenprodukte beschränkt wie etwa bei der Touristikbahn Chemin de Fer de la Mure, 20 Kilometer südlich von Grenoble. Insofern weise Connex Mehdorns Vorwürfe zurück, erklärt Winter: „Wir werben auch in Frankreich für das deutsche Modell der Bahn-Liberalisierung. Wir definieren uns im Übrigen selbst als deutsches Unternehmen mit französischem Gesellschafter."

Die bisher werbeträchtigsten Coups des französisch-deutschen Verkehrsanbieters waren sicherlich die Aktivitäten im Interregio-Geschäft. Als sich vor etwa einem Jahr der schleichende Rückzug der DB AG aus diesem Geschäftsfeld andeutete, traten die agilen Frankfurter auf den Plan und behaupteten, sie würden die Verkehre weiterführen, überließe ihnen die DB die Wagen. Andreas Winter: „Die entsprechenden Fahrzeuge wurden vor der Bahnreform mit öffentlichen Mitteln angeschafft. Und wenn die Politik sagt, verkehrspolitisch sei es sinnvoll, das Produkt Interregio für den mittleren Fernverkehr weiterhin anzubieten, dann ist es genauso korrekt, dass die Wagen, die dafür gekauft wurden, demjenigen zur Verfügung gestellt werden, der den Interregio weiterbetreiben will. Unser Ansinnen letztes Jahr war wirklich ernst gemeint, auch wenn wir selbst nicht daran glaubten, dass es einfach ginge. Aber wir ha- →



Foto: Graßmann

Die Connex-Cargo-Tochter Regiobahn Bitterfeld betreibt Container-Verkehr zwischen Bitterfeld, Schwarzheide, Riesa, Hamburg und Bremerhaven.

ben derzeit eine gute Stellung, weil die Öffentlichkeit froh ist, dass es endlich jemanden gibt, der die DB AG etwas antreibt. Im Fernverkehr ist die DB AG teilweise noch verschlafen, während die DB-Regio-Leute ziemlich fit sind. Da wurde schon viel umgestellt. Die Qualität beim ICE stimmt ja, aber auch im Fernverkehr muss die DB AG realisieren, dass es Wettbewerb gibt", beschreibt Winter. Dabei könne man den Mitarbeitern der DB AG keinen Vorwurf machen, ihnen stünden die Strukturen im Weg. Winter glaubt sogar an einen therapeutischen Effekt: „Wir sind der DB AG sogar behilflich, weil Herr Mehdorn sagen kann, guckt mal, was die Connex-Leute wieder machen, wir müssen, sonst ..."

DB-interne Stimmen geben hinter vorgehaltener Hand auch zu, dass Entscheidungen schneller und flexibler getroffen werden können, seit die anderen Privaten an den Hacken kleben. Die Aktionen im letzten Jahr und der tatsächliche Start des Inter-Connex zwischen Gera und Rostock im März dieses Jahres haben den Ton zwischen den beiden Bahnunternehmen jedoch schärfer werden lassen, und die Nadelstiche aus dem Sony-Center gehen tiefer. Probleme habe es gegeben, erzählt Winter, als Connex sich kurz vor dem Start des Inter-Connex erlaubte, die DB-Mitarbeiter an den Bahnhöfen vor Ort direkt zu informieren. Daraufhin kam prompt eine Beschwerde, wie Connex es sich erlauben könne, nicht den Dienstweg über die DB-Zentrale in Frankfurt einzuhalten. „Da sind sie allerdings unterlegen", weiß Winter zu berichten: „Wir dürfen weiterhin direkt vor Ort informieren, müssen allerdings über den örtlichen Stationsmanager gehen. Es gab dazu ein DB-internes Schreiben, wie wohl wir (Connex) reagieren würden, wenn die DB sich erlauben würde, direkt unsere Niederlassungen über ein neues Produkt zu informieren – Ich kann das Problem



Foto: Connex

Kämpferisch: Connex-Regiobahn-Geschäftsführer Hans Leister.

nicht erkennen. Das ist doch im Sinne einer zeitnahen Information" Beim Thema Inter-Connex schaltet sich auch Hans Leister, der charismatische Geschäftsführer von Connex-Regiobahn, ein. Der Bayer kennt die DB AG aus langjähriger Erfahrung innerhalb des Unternehmens: „Neben dem klassischen Nahverkehr braucht man einen Nebenfernverkehr, ein Interregionetz, wie immer man das nennt. Und dass das am besten einer macht, der nicht das ICE-Netz betreibt, ist auch klar", sagt Leister. Der würde sich nur selbst Konkurrenz machen und „deswegen machten wir letztes Jahr den Vorschlag, statt den Interregio kaputt zu machen, gebt ihn doch uns. Dabei ging es darum, in den Köpfen etwas zu bewegen, dass man sich überhaupt einmal vorstellen kann, es könnte auch ein anderer fahren. Und mit unserem Inter-Connex zeigen wir auf einer Strecke, wo die Bahn vorher sagte, das rechnet sich nie, dass es geht. Der Zug ist voll und trägt sich!" Das kenne man ja noch aus der Zeit vor zehn Jahren, als die Bahn noch sagte, dass Nahverkehr sich überhaupt nicht rechne und man sollte nur S-Bahnen und ICE betreiben. Es müsse aber etwas geben neben dem ICE. „Einen RE über 400 Kilometer zu fahren, ist wirklich nicht überall sinnvoll", ist sich Leister sicher. Ihm schweben Fernverkehrszüge vor, die unter Umständen nur einmal am Tag fahren. Auf anderen Strecken seien vielleicht drei Zugpaare am Tag nötig, am Bedarf orientiert. „Wir sehen den Inter-Connex insgesamt als notwendige Abrundung des Nahverkehrs."

Wenn man sich den Markt anschaue, müsse man feststellen, dass der Fernverkehr auf der Schiene einen Marktanteil von sieben Prozent habe. 90 Prozent liege beim Auto, schildert der Regiobahn-Mann den aktuellen Sachstand: „In unserem Inter-Connex sitzen aber viele Leute, die vorher nicht mit der DB AG gefahren sind, gerade weil wir anders auftreten. Das Marketing- und Preissystem der Bahn, das alte wie das neue, zielt nur auf den ganz schmalen Markt derjenigen, die häufig Bahn fahren. Von 80 Millionen Deutschen besitzen drei Millionen eine Bahncard. Die fahren Bahn. 75 Millionen fahren selten oder nie Bahn. Das ist unser Markt. Neue Kunden", so der ehrgeizige Leister. Gemeinsam mit der DB AG hätte man bessere Chancen, etwas zu ändern, als ein Monopolist, der sich in Preissystemen verrenne, und Leister kritisiert: „Es ist das Wesen von Wettbewerb, dass Fehler bestraft werden, es ist das Wesen von Monopolstrukturen, dass man Fehler nicht bemerkt." Und



Über 100 Jahre Tradition:

Die Geschichte von Connex ist auch die Geschichte der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, deren Anfänge bis in das Jahr 1898 zurückreichen:

18. Januar 1898	In Frankfurt/Main wird die Aktiengesellschaft für Bahnbau und Betrieb (AGBB) gegründet.
1. Mai 1914	22 Bahnen der Continentalen Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft gehen in der AGBB auf
1927	Die ersten Buslinien werden installiert
22. Mai 1929	Umbenennung in Deutsche Eisenbahngesellschaft
Ab 1934	Triebwagen beginnen, aus Rationalisierungsgründen dampflokbespannte Personenzüge zu ersetzen
1. August 1945	Die DEG übernimmt die zur AGIV gehörenden ADEG- und Lenz-Bahnen in den westlichen Besatzungszonen
Ab 1950	Es beginnt die Modernisierung der Fahrzeuge der Bus- und Bahnbetriebe sowie der Sicherungs- und Betriebsanlagen
1. Januar 1952	Umwandlung in eine GmbH
60er-Jahre	Stillegung mehrerer Bahnlinien beziehungsweise Umstellung auf Busverkehr wegen der starken Zunahme des Individualverkehrs
1992	Gründung der Hörseltalbahn
1995	Gründung der Regiobahn Bitterfeld, Betriebsaufnahme der Wieslauftalbahn durch die WEG
1996	Betriebsaufnahme der Schönbuchbahn durch die WEG
1. Januar 1997	CGEA Transport übernimmt 60 Prozent der DEG, 40 Prozent der Energieversorger EnBW
1. Januar 2000	CGEA übernimmt die 40 Prozent der EnBW

Foto: Brüggemann

Kaum zwei Jahre ist die Nord-Ostsee-Bahn alt. Neun Lint-Triebwagen verkehren mit Umsteigen zwischen St. Peter Ording und Neumünster.

in diesem Fehlen des Korrektivs sieht Leister auch die Hauptursache des Niedergangs der Eisenbahn: „Über Jahrzehnte kann das eine ganze Branche ruinieren und im Schienenverkehr sind wir eigentlich so weit."

„Wir sind ja keine Juristen, wir wollen eigentlich Eisenbahn fahren", so Leister. Tatsache sei,

Liberalisierungslabor Deutschland: Eisenbahn im Wandel

dass der Markt sich nur zögerlich dem Wettbewerb öffne. Die Aufgabenträger hätten bisher nur mit Ausschreibungen experimentiert. Zehn Prozent des Bedarfs auszuschreiben, sei kein Wettbewerb. Wobei das schon genügt habe, die DB an der einen oder anderen Stelle in Schwung zu bringen. Es sei generell noch die Lage: „Die Ausschreibungen werden benutzt, um den Marktbeherrscher zu kitzeln. Fairer Wettbewerb heißt, es gibt mehrere Teilnehmer, von denen keiner dominiert", gibt Leister zu bedenken.

Und der jüngste Fall in Sachsen-Anhalt zeigt die ganze Dimension des neuen Problems. Nachdem die Vergabekammer in Magdeburg die Vergabe des sachsen-anhaltinischen Netzes an DB Regio aufhob, begannen die Probleme. DB-Chef Mehdorn ist erbost über die Magdeburger Entscheidung und setzte die Länderminister in Briefen unter Druck, drohte damit, Investitionen zurückzunehmen, falls DB Regio nicht landesweite Netze mit Zehn-Jahres-Verträgen zugesprochen bekäme. Der ehemalige Verkehrsminister Sachsen-Anhalts, Heyer, begründete seine ursprüngliche Vergabe damit, dass außer DB Regio niemand in der Lage sei, den gesamten Verkehr zu bewältigen. Derartige Begründungen wiederum regen Leister auf: „Das stimmt ja nur kurzfristig. Mit einer entsprechenden Vorlaufzeit sehen wir uns in der Lage, ein Angebot für ein ganzes Bundesland abzugeben. Vielleicht anfangs nicht gerade in Bayern, aber Sachsen-Anhalt mit grob 25 Millionen Zugkilometern wäre mittelfristig zu bewältigen. Aber das wäre alles andere als mittelstandsfreundlich! Da können nur die ganz Großen teilnehmen: DB, ausländische Staatsbahnen und vielleicht weltweit eine Handvoll privater Verkehrsunternehmen." Das mache wenig Sinn und sei vor allem nicht im Sinne des Vergaberechts. „Nach unserer Position deutet viel darauf hin, dass SPNV zwingend ausgeschrieben werden muss. Wir maßen uns aber nicht an, darüber ein Urteil abzugeben. Das werden dann die Instanzen klären." Vor allem glaubt der Connex-Mann, dass die Situation heute etwas einfacher sein könnte, wenn die Aufgabenträger früher damit begonnen hätten, systematisch auszuschreiben. Der gesamte Umstrukturierungsprozess wäre harmonischer abgelaufen. Jetzt käme das ganze über Nacht. Es wäre sinnvoller gewesen, hätten bestimmte Aufgabenträger wie in Sachsen-Anhalt, die alles in einem Stück weggeben wollten, einen klaren Fahrplan für den Wettbewerb aufgestellt wie in Schleswig-Holstein oder Rheinland-Pfalz. Dann hätte sich keiner veranlasst gesehen, in Grundsatzfragen zur Vergabekammer zu gehen. „Das war uns dann doch ein wenig zu doll, →



Foto: Schumann

Diesellok V 157, eine MaK-G 1205, der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) rangiert am 13. November 2000 im Hafen von Saerbeck.



Foto: Bachmann

Loks der Baureihe 185 verbinden vor NeCoss-Container-Zügen Nordseehäfen seit März 2002 mit der süd- und ostdeutschen Provinz.

wenn zum Teil Wettbewerb durchgeführt würde, nur um DB Regio in Schwung zu bringen", empört sich Leister.

Die Zahlen sprechen für sich: Die DB AG ist in vielen Regionen ein bedeutender Arbeitgeber und Investor. Gerade in den strukturschwachen neuen Bundesländern ist eine mögliche Werksschließung durch den Konzern eine Bedrohung. Politiker schielen auf Arbeitslosenquoten, und gerade in Wahlkampfzeiten kann dies Wirkung zeigen. Dennoch wird die Entwicklung der EU-Eisenbahnen zunehmend aus Brüssel diktiert, und es bleibt abzuwarten, wie lange sich die großen (Noch-) Staatsbahnen dagegen werden wehren können. Vielleicht ein Grund, warum die DB AG gerade jetzt auf den Abschluss möglichst großvolumiger und langfristiger Verträge drängt. „In Deutschland führen wir eine historische Auseinandersetzung, denn der Kern des europäischen Eisenbahnnetzes liegt in Deutschland und Frankreich. Was dort passiert, ist entscheidend, alle anderen werden sich nach den Entscheidungen richten müssen, die hier getroffen werden. Die heute noch staatlichen Verkehrsunternehmen, das Netz wird früher oder später gesondert betrachtet werden müssen, werden gegeneinander antreten müssen, schon allein deshalb, weil der Wettbewerbskommissar in Brüssel ihnen jedes neue Kartell verbieten wird", prophezeit Leister. Er ist sich auch sicher, dass die DB-Holding wegen ihrer dominanten Stellung auch noch einmal umgebaut werden muss: „Marktbeherrschung setzt ein bei einem Anteil von 40 Prozent, nach Definition der Kartellbehörden, und 90 bis 95 Prozent sind nicht mehr beschreibbar. Durch die gleichzeitige Verfügungsgewalt über die Infrastruktur, und weil der Konzern seit etwa anderthalb Jahren einen Kurs verfolgt, der darauf abzielt, den ganzen Konzern im Wettbewerb zu positionieren, muss etwas passieren. Nur ganz kleine Bereiche sind diskriminierungsfrei, etwa beim Trassenzugang, ein paar Mitarbeiter in ganz Deutschland. Die übrigen 200000 sind Kampfeinheiten

Leister plädiert für weiteren Umbau des DB-Konzerns

im Wettbewerb. Das macht keinen Sinn. Wenn man sich das genau ansieht muss man feststellen, dass rund 60 Prozent der Mitarbeiter sich nicht im Wettbewerb befinden: Infrastruktur, Netz, Station und Service, Werke und so weiter. Sie werden nur künstlich eingebracht, indem man ihnen verbietet, anderen etwas anzubieten. Die reine Verkehrsleistung ist die Minderheit innerhalb des Konzerns."

Deshalb wünscht man sich bei Connex nicht nur die vieldiskutierte Trennung von Netz und Betrieb, sondern Leister geht weiter: Die reine Netzausgliederung ließe immer noch ein marktbeherrschendes Konglomerat aus den drei Verkehrsbereichen, Werken, DB Imm und anderen zurück. Es gäbe noch zu viele Verbindungen und wäre kaum besser als heute. Lediglich der Trassenzugang wäre gerechter und Koppelgeschäfte, die jetzt liefen, wären nicht mehr möglich. Aber es hätte auch reichlich Nachteile. Eine derartige Trennung ließe komplizierte Schnittstellen zurück. „Da hat Herr Mehdorn nicht ganz unrecht", gibt ihm Leister recht. „Deshalb ist mein Vorschlag: Eine starke deutsche Bahn schaffen, die im Besitz der Infrastruktur ist und allem, was alle Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) brauchen, bis hin zu Fahrplanauskunft, Tarifsystem, Werke – genau die 60 Prozent, die schon heute mit dem Wettbewerb nichts am Hut haben." Die Verkehrsunternehmen der Bahn wie etwa DB Regio müssten kein Bestandteil des Konzerns sein. Für die fänden sich sofort Käufer, ist sich der Connex-Geschäftsführer sicher. Ziel: Ein starker DB-Konzern für alle.

Dann passierte auch nicht so etwas wie mit den neuen DB-

Connex-Regiobahn

Name	Betriebsaufnahme	Streckenlänge (km)	Zug-km/Jahr	Mitarbeiter	Fahrgäste/Jahr	Fahrzeuge
Bayerische Oberlandbahn (BOB)	11/98	120	1,5 Millionen	98	2,6 Millionen	17 Integrale
Nord-Ostsee-Bahn (NOB)	11/00	177	2,4 Millionen	51	1,7 Millionen	9 Lint 41
NordWestBahn (NWB)	11/00	318	3,5 Millionen	95	3,0 Millionen	23 Lint 41 und 6 Desiro
Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft (OME)	5/98	356	1,8 Millionen	98	1,2 Millionen	10 Talent
Rheinisch-Bergische Eisenbahn (RBE)	9/99	34	1,2 Millionen	40	3,6 Millionen	8 Talent
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG)	6/1900; Reaktivierungen 1995 und 1996	86	1,3 Millionen	80	4,3Millionen	22 Regioshuttle, NE 81 und andere
Lausitzbahn	12/02	127	1,25 Millionen	50–60	noch unbek.	6 Desiros



Foto: Schumann

Eine zweiteilige Desiro-Garnitur der Nord-West-Bahn verlässt am 4. April 2002 Osnabrück Hbf tief in Richtung Wilhelmshaven.

Netz-Regionalfaktoren. Das sei nichts anderes als eine drastische Trassenpreiserhöhung, beschwert man sich bei Connex, und die Aufgabe des Prinzips gleicher Trassenpreise auf allen Strecken. Personalintensive Strecken oder solche mit vielen Kunstbauten seien nun teurer. Das sei keine Basis, denn es handele sich um Bundesschienenwege. Der Bund verteile seine Investitionsmittel nach Schwerpunkten. Aber bei der Preisgestaltung eines öffentlichen Guts regionale Unterschiede zu machen, sei fragwürdig. Damit gebe aber DB-Netz jetzt endlich offen zu, dass die Einnahmen aus den Trassenpreisen nicht ausreichen, um den Bestand zu sichern. „Sie brauchen mehr Geld und der Grund ist, dass man bei der Bahnreform 1994 mit einer Verdoppelung der Trassennutzung innerhalb von zehn Jahren kalkulierte. Hätte man in den vergangenen Jahren richtigen Wettbewerb durchgeführt, wäre die Verdoppelung vielleicht auch eingetreten", orakelt Leister. Der Wettbewerb sei jedoch nach Kräften gebremst worden und die DB habe ihre eigene Nachfrage nach Trassen, siehe Interregio, sogar reduziert. Und obwohl einiges aus den UMTS-Erlösen jetzt doch in den Streckenerhalt gehe, reiche es nicht, und noch mehr Geld sei nötig, oder man stoße ein paar Strecken ab – die andere mögliche Lösung. Beides erreiche der Regionalfaktor: Erstens mehr Geld in der Kasse und zweitens ein Anreiz für die Länder, die schlimmsten Strecken abzubestellen. Dass die Länder dabei mitmachen, sei nur mit der neuen Festsetzung der Regionalisierungsmittel zu erklären. Gegenüber den Ländern habe es Anfang des Jahres ein starkes Druckmittel gegeben und dies sei immer noch der Fall, solange das neue Gesetz nicht verabschiedet sei. Der bisherige Wettbewerb auf übersichtlichen Strecken-Verhältnissen (Nebenstrecke, Dieseltriebwagen) sei jetzt radikal beendet, zumindest solange die Bahn Pauschalangebote für ganze Bundesländer mache. Jedes Unternehmen, das ein Angebot auf einer solchen meist teureren Strecke mache, liege zwangsläufig über dem Durchschnittspreis von DB Regio für das ganze Land. Das Land stehe dann vor der politisch schwer zu vermittelnden Situation, dass es auschreibe und nach der Ausschreibung mehr bezahlen müsse, als hätte es nicht ausgeschrieben. Das Antößige am System Regionalfaktoren sei, dass DB Regio Pauschalangebote für ganze Länder und damit Dumping-Angebote auf dem Regionalnetz mache.

Dennoch dürften Leisters Ausführungen zum seiner Meinung nach optimierten DB-Konzern zumindest mittelfristig zwischen Wunsch und Vision changieren. Seine Vorstellungen von der europäischen Eisenbahnzukunft sind da wesentlich konkreter: „Wir werden ein einheitliches europäisches Bahnnetz bekommen, das es vor dem Ersten Weltkrieg schon einmal gab. Damals waren Spurweite, mit Ausnahme von Russland und Spanien, Zug- und Drucksowie Bremssysteme vereinheitlicht." Europa stünde jedoch heutzutage vor einem Stückwerk. Aber die EU werde alles →



Grundsätzliches zum Vergaberecht

Die Grundsätze zum Vergaberecht ergeben sich aus § 97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Öffentliche Auftraggeber beschaffen Waren, Bau- und Dienstleistungen im Wettbewerb und im Wege transparenter Vergabeverfahren. Dabei sind alle Teilnehmer an einem Vergabeverfahren gleich zu behandeln. Mittelständische Interessen sind vornehmlich durch Teilung der Aufträge in Fach- und Teillose angemessen zu berücksichtigen. Dies kann bei der Vergabe von Streckenrechten in einem Bundesland etwa dadurch erfolgen, dass nicht alle Nahverkehrsstrecken an einen Bieter gehen, sondern dort, wo möglich an mehrere Auftragnehmer (Beispiel: In Bayern hat der Schwabentakt im Zweifel nichts mit dem Frankentakt, so es ihn gäbe, zu tun, weshalb die Strecken von verschiedenen Auftragnehmern bedient werden könnten). Aufträge werden an geeignete (fachkundig, zuverlässig und leistungsfähig = geeignet) Unternehmen vergeben: Der Zuschlag wird auf das wirtschaftlichste, nicht notwendigerweise billigste Angebot erteilt. Wer öffentlicher Auftraggeber ist, ergibt sich aus § 98 GWB. Dort sind insbesondere Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Kreise, Gemeinden), juristische Personen des öffentlichen, aber auch des privaten Rechts genannt. Beispiele wären von Städten ausgegliederte Verkehrsbetriebe, die dennoch zu 100 Prozent der Kommune gehören, aber als GmbH oder AG gegründet wurden. Dadurch soll verhindert werden, dass durch Ausgliederung solcher Betriebe, die faktisch betrieben werden, als wären sie Bestandteil der Kommune, das Vergaberecht umgangen werden kann. Die Definition öffentlicher Aufträge ergibt sich aus § 99 GWB. Dort heißt es: Öffentliche Aufträge sind entgeltliche Verträge zwischen öffentlichen Auftraggebern und Unternehmen, die Liefer-, Bau-, oder Dienstleistungen zum Gegenstand haben." Der SPNV fällt zweifelsfrei unter Dienstleistungen. Das GWB findet gemäß § 100 GWB aber nur bei solchen Aufträgen Anwendung, die einen Schwellenwert erreichen. Dieser Schwellenwert ergibt sich für Dienstleistungen aus § 2 Nr. 3 der Vergabeverordnung (VgV) und beträgt 200.000 Euro, wobei von der geschätzten Gesamtvergütung für die vorgesehene Leistung auszugehen ist. Überschreitet der Auftragswert den Schwellenwert, ist Abschnitt 2 der VOL/A anzuwenden. Dies sind die Vorschriften für EU-weite Ausschreibungen, während für Vergaben unterhalb des Schwellenwerts Abschnitt 1 der VOL/A Anwendung finden würde, wo ein nationales Vergabeverfahren geregelt ist. Bei EU-weiten Ausschreibungen sind öffentliche Aufträge grundsätzlich gemäß § 3a Nr. 1 Abs. 1 VOL/A (Verdingungsordnung für Leistungen) in einem offenen Verfahren, in begründeten Fällen in einem nicht-offenen Verfahren (entspricht der beschränkten Ausschreibung) zu vergeben. Der Unterschied ist, dass bei einem offenen Verfahren nach Bekanntmachung des Verfahrens jedes Unternehmen die Unterlagen anfordern kann, um dann ein Angebot abzugeben. Beim nicht-offenen Verfahren wird zunächst ein Teilnahmewettbewerb durchgeführt, in dem die grundsätzliche Eignung der Bieter festgestellt wird und erst dann mindestens fünf Unternehmen zur Angebotsabgabe aufgefordert werden. Des weiteren gibt es ein Verhandlungsverfahren mit vorherigem Teilnahmewettbewerb und ohne einen solchen. Im ersten Fall wird auch hier ein Teilnahmewettbewerb durchgeführt und werden mindestens drei Bieter zur Angebotsabgabe aufgefordert. Anschließend wird über dieses Angebot im Rahmen der jeweiligen Vorgaben für die zu vergebende Leistung und über den Preis verhandelt. Im Fall ohne Teilnahmewettbewerb wird ähnlich wie beim Einkauf eines Privatmannes einfach nur mit einem Unternehmen über ein Angebot gesprochen und dabei unter Umständen auch erst die Leistung vereinbart. Dieses Verfahren heißt im nationalen Bereich freihändige Vergabe. Die Verfahrensarten stellen keine Auswahlmöglichkeiten dar, sondern es gilt eine Rangordnung. Jede Abweichung vom nicht-offenen Verfahren bedarf einer Begründung. Ein offenes Verfahren wird wie folgt durchgeführt:

1. Absendung der Bekanntmachung an das EU-Amtsblatt in Luxemburg
2. Bekanntmachung im EU-Amtsblatt (etwa 4-12 Tage nach der Absendung)
3. Mit der Absendung beginnt eine Frist von mindestens 52 Tagen, innerhalb der Bieter ein Angebot erstellen können.
4. Wenn das wirtschaftlichste Angebot feststeht, sind alle anderen Bieter 14 Tage vor Zuschlagserteilung darüber zu unterrichten, wer den Zuschlag bekommt und warum sie ihn nicht bekommen (§ 13 VgV). Der Zuschlag darf vor Ablauf der 14 Tage nicht erteilt werden.
5. Nach Ablauf der Frist erfolgt die Zuschlagserteilung

Bei Zweifeln an der Rechtmäßigkeit von Vergaben haben Bieter die Möglichkeit, den behaupteten Verstoß bei der ausschreibenden Stelle zu rügen. Die Rüge muss unverzüglich nach positiver Kenntnis des Vergabeverstoßes erhoben werden. Unverzüglich heißt binnen 14 Tagen. Hierdurch soll verhindert werden, dass Bieter, wenn sie einen Verstoß erkennen, erst mal abwarten, um zu sehen, ob sie vielleicht den Auftrag bekommen und wenn nicht, dann erst rügen. Dieser Rüge kann dann abgeholfen werden oder nicht. Wird der Rüge nicht abgeholfen, so kann ein Bieter bis zur Zuschlagserteilung Antrag auf ein Nachprüfungsverfahren bei der zuständigen Vergabekammer machen. Nach Zuschlagserteilung kann die Vergabekammer nicht mehr angerufen werden, es bleibt dann nur die Möglichkeit auf Feststellungsklage mit dem Ziel, die Unrechtmäßigkeit des Verfahrens festzustellen, um anschließend auf Schadensersatz zu klagen. Vergabekammern für Bundesbehörden sind beim Bundeskartellamt in Bonn angesiedelt, die der Länder in dem jeweiligen Bundesland. Vergabekammern sind keine Gerichte, sondern eine Behörde. Mitglieder der Vergabekammern bestehen aus einem Vorsitzenden, einem hauptamtlichen Beisitzer (wobei einer die Befähigung zum Richteramt haben muss) und einem nebenamtlichen Beisitzer. Alle Mitglieder haben richterliche Unabhängigkeit und unterliegen keinen Weisungen. Diese Entscheidung kann von der jeweils unterlegenen Seite mit sofortiger Beschwerde beim zuständigen Oberlandesgericht auch noch gerichtlich überprüft werden. ***Christian Stadler***

daran setzen, um das wieder auf einen Standard zu bringen. Viele der nötigen Verordnungen sind längst auf dem Weg und die Zeitpläne vorgegeben. Es betreffe vor allen Dingen Sicherungssysteme, Achsdruck, Lichtraumprofil und manches mehr. „Wenn wir das haben, dann macht es keinen Sinn mehr, den Verkehr in Kästchen zu organisieren, sondern dann wird es in Europa drei, vier, fünf Unternehmen geben, die fahren quer über den Kontinent, mit verschiedenen regionalen Schwerpunkten", so Leisters Blick in die Kristallkugel. Es sei doch noch nie gelungen, die Staatsbahnen einmal in den Wettbewerb zu bringen: „SNCF und DB AG arbeiten zusammen, sie übergeben sich die Züge an der Grenze und teilen das Natural nach Achsenkilometern auf.

Der umtriebige Bahn-Macher entwirft ein vorstellbares Szenario, sollten sich Brüssels Ankündigungen durchsetzen. Auffallend ist, dass in diesem Zukunftsbild plötzlich die kleineren, noch jungen EVU keine Rolle mehr spielen und auch für die kleineren Staatsbahnen scheint kaum Raum. Leister meint: „Ob für die Kleinen noch Platz bleibt, hängt hauptsächlich vom Zeitfaktor ab. Ich glaube schon, dass etwa Connex einen Startvorteil hat, weil wir längst europäisch



Foto: Schumann

Bei der TWE fand der Wegmann-VT 03 Asyl, der als Reserve und für Sonderfahrten wie am 24. Juni 2001 bei Blankenhagen genutzt wird.

sind. Aber Eisenbahn ist kein Geschäft, welches man im eigentlichen Sinn mittelständisch betreiben kann. Zumindest Hauptbahn-Eisenbahn, da stößt der Mittelstand an seine Grenzen." Wenn man das ganze haftungs- und versicherungsrechtlich betrachte, hätten kleine Bahnen größere Mühen zu bestehen. Es sei denn, sie organisierten sich in

Große Veränderungen bei Europas Bahnen werden kommen

größeren Gruppen. Und er fügt hinzu: „Oder wie bei Connex: Eine große Gruppe organisiert sich in kleinen Bahnen und zwar international. Warum sollte eine Privatbahn wie Connex nicht eines Tages eine oder zwei der kleineren Staatsbahnen als Partner gewinnen? Das wäre mein Traum, da wäre man ja beinahe unschlagbar mit internationaler Einbindung und einer festen Basis von Leuten, die schon 100 Jahre Mainline-Business machen. Dazu wird es kommen, die Frage ist nur, wie schnell Brüssel die Reformen erzwingt."

In Deutschland werde die mittelfristige Entwicklung auch vom Ausgang der nächsten Wahlen abhängen, „ob die Bahn eine Kampfeinheit bleibt oder sich zu einem Unternehmen umformiert, das die Schiene insgesamt fördert", so Leister. Wie man sich bei Connex, unweit der Frankfurter DB-AG-Zentrale, auch immer wieder über die heftigen Reaktionen des Monopolisten wundert: „Vielleicht ist die Einstellung der Konzernspitze ja so, wie sie Herr Naumann von Pro Bahn neulich im Spiegel zum besten gab: Ich bin Deine Bahn und Du sollst keine andere Bahn neben mir haben. Das ist eine Grundhaltung, die für den Schienenverkehr insgesamt schlecht ist", fürchtet Leister. Überhaupt finde Connex die Schikanen der DB AG nicht in Ordnung, etwa als der InterConnex kurzerhand aus dem Fahrplaninformationssystem flog, klagt Andreas Winter: „Aber so schnell konnten wir gar nicht gucken, nachdem wir das Verkehrsminister Bodewig mitteilten, wie alles beim alten war."

Die Männer und Frauen aus dem Rödelheimer Bahnweg beschweren sich nicht über die Leistungen der Politik. So berichtet Leister, dass die Förderung des Schienenverkehrs rein finanziell durch Rot-Grün tatsächlich besser geworden sei. Am meisten hapere es jedoch an den Wettbewerbsbedingungen zu anderen Verkehrsträgern: „Da hat Mehdorn vollkommen Recht. Aber wir könnten viel mehr Aufklärung betreiben und Einfluss nehmen, wenn wir uns nicht immer streiten würden", glaubt Hans Leister. Als Vorbild gibt der ideenreiche Connex-Manager den Verband der Automobilindustrie vor, der Interessen wirksam gegenüber der Politik durchsetze. „Falls in einem solchen Verband vielleicht sogar eine kleine Bahn den Vorsitz hätte und auf Probleme wie Mineralölsteuer für Diesselloks und Steuerfreiheit für Flugbenzin und Binnenschiffe hinweisen würde, dann hätte das wesentlich mehr Glaubwürdigkeit. Wenn die DB berechtigterweise dieses Problem aufnimmt, ist die Reaktion der Politiker doch: Jetzt bekommen die schon so viel und wollen noch mehr."

Jeder neuen Regierung nach dem 22. September, egal wie sie aussieht, stelle sich, laut Leister, die Frage, welche Strukturen nötig seien, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen? Dass die jetzige Organisationsform der DB AG nicht geeignet sei, um nachhaltig mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, diese Erkenntnis setze sich mehr und mehr durch. Das Primat der Politik sei wiederherzustellen und Bahn-Politik solle nicht weiter aus dem Sony-Center gesteuert werden. *Stefan Alkofer*



Foto: Brüggemann

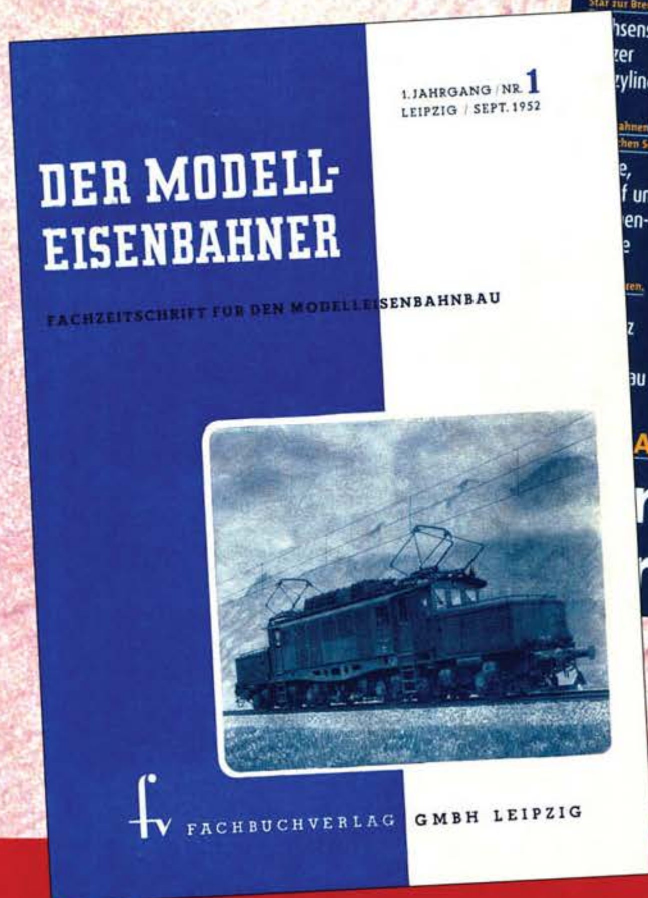
Der OME-VT 0006 am letzten Betriebstag, 27. Mai 2000, in Feldberg: Nur ein kurzes Gastspiel hatte die OME auf der Strecke von Neustrelitz.

Lebendig und informativ wie eh und je, dank unserer treuen Leserschaft

50 Jahre MODELLEISENBAHNER

Wie die Zeit vergeht! Ein halbes Jahrhundert schon! Das Jubiläum wollen wir mit Ihnen gebührend feiern: Mitmachaktionen und tolle Preise erwarten Sie im Jubeljahr.





50 Jahre, 600 Ausgaben und stets erfrischend jung geblieben: Mit dem steten Wandel bis hin zum überaus erfolgreichen Marktführer hat sich der MODELLEISENBAHNER behauptet.

Also, ein wenig stolz sind wir, die MODELLEISENBAHNER-Mannschaft, schon: An einer Zeitschrift mitzuarbeiten, die gerade ihr 50-jähriges Bestehen feiert, ist sicher nicht alltäglich. Ein wenig zum Erfolgsweg des heutigen Marktführers in diesem Genre beigetragen zu haben, erfüllt uns alle mit Freude und der Gewissheit, eine sinnvolle journalistische Aufgabe zu erfüllen.

Natürlich müssen wir uns und das gerade von unserer langjährigen treuen Leserschaft auch an unseren Vorgängern und deren Leistungen messen lassen. Dies ist uns Herausforderung und Verpflichtung zugleich.

Natürlich freuen wir uns über Lob aus dem Leserkreis. Das gibt uns Kraft, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Aber letztlich sind wir nicht weniger dankbar für konstruktive Kritik, denn nur die bringt uns wirklich weiter. Dass auch wir bei allem Bemühen Fehler machen, mögen uns die Leser und Leserinnen verzeihen. Auch wir sind eben nur Menschen und nicht perfekt! Aber wir arbeiten daran und wissen uns damit auf einer Linie mit den Eisenbahnern draußen vor Ort und den Konstrukteuren bei den Modellbahnfirmen und vielen vielen anderen, die ein Herz für die große wie die kleine Bahn haben.

Schon als Kind hat mich persönlich der damals noch in Leipzig erscheinende „Der MODELLEISENBAHNER" fasziniert. Gerade weil sich in diesem Forum gestandene Reichsbahner, Ingenieure und Wissenschaftler mit der Modellbahnerei befassten, war die Zeitschrift mir wie meinen Freunden besonders wertvoll. War doch der seinerzeitige bundesrepublikanische Ansatz eher der in entgegengesetzter Richtung. Weshalb die Bückware aus der Messestadt neben dem Bundesbahn-„Pfiff" unsere liebste Lektüre wurde. Was, nebenbei bemerkt, meines Vaters Hoffnung nährte, Sohnemann würde dereinst ebenfalls bei der Eisenbahn in Lohn und Brot kommen.

Doch was plaudere ich hier aus dem Nähkästchen. Es gibt für unsere Leserschaft an dieser Stelle Interessanteres zu vermelden, zumal noch in diesem Jahr ein eigenes Jubiläums-Heft erscheint!

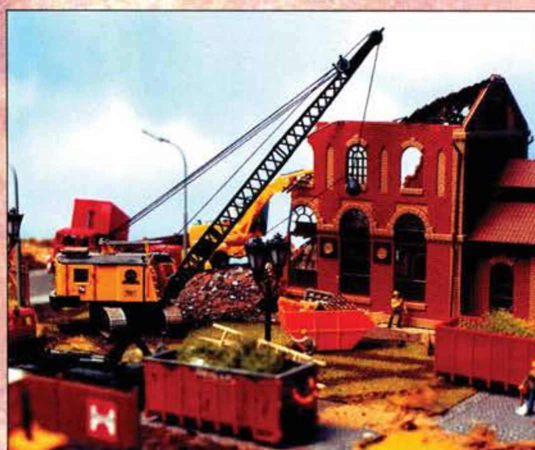
Gerne würden wir mit jedem einzelnen aus unserer treuen Lesergemeinde feiern und auf die nächsten 50 Jahre anstoßen. Da das rein praktisch nicht geht, dazu haben wir glücklicherweise eine viel zu hohe verkaufte Auflage, haben wir uns schon vor vielen Monaten Gedanken →

Für die Jugend: Wer baut die besten Dioramen?

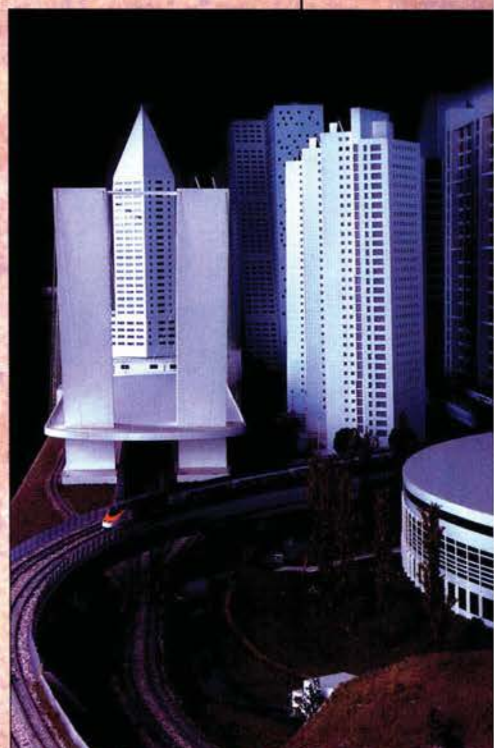
Zwei Themen, zwei Wettbewerbe, zwei Altersklassen: Wir fragen euch, die bis 14-Jährigen sowie die 15- bis 18-Jährigen: Wie stellt ihr euch die Eisenbahn a) vor 50 Jahren und b) in der Zukunft vor? Eure Ideen dazu sollt ihr auf einem Diorama, maximal 45x30 cm, realisieren und uns leihweise zusenden.



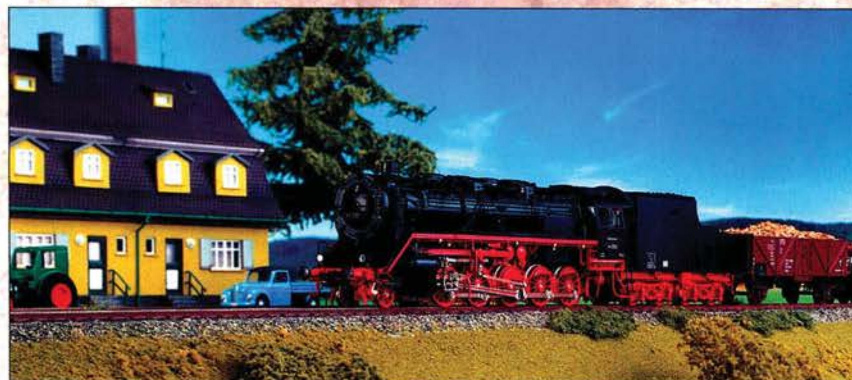
Frisch ans Werk: So vielfältig wie die große Bahn sind auch die Dioramenbauutensilien.



Sicher auch eine Möglichkeit, wie man sich die Eisenbahn der Zukunft vorstellen kann: Schienenverkehr gibt's nicht mehr, der letzte Bahnhof wird gerade abgerissen.

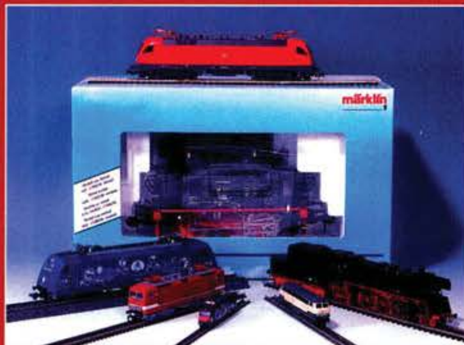


Da wollen wir doch lieber hoffen, dass auch in Zukunft Züge rollen, je mehr, desto besser. Und dass Utopia, wie es sich die Hertogenboscher Modellbahner vorstellen, wahr wird.



Eigentlich braucht es nicht viel, um einen Ausschnitt der Eisenbahnwelt anno 1952 in ein Mini-Diorama umzusetzen. Viel hängt vom Einfühlen in die Stimmung der damaligen Zeit ab.

Mitmachen und gewinnen



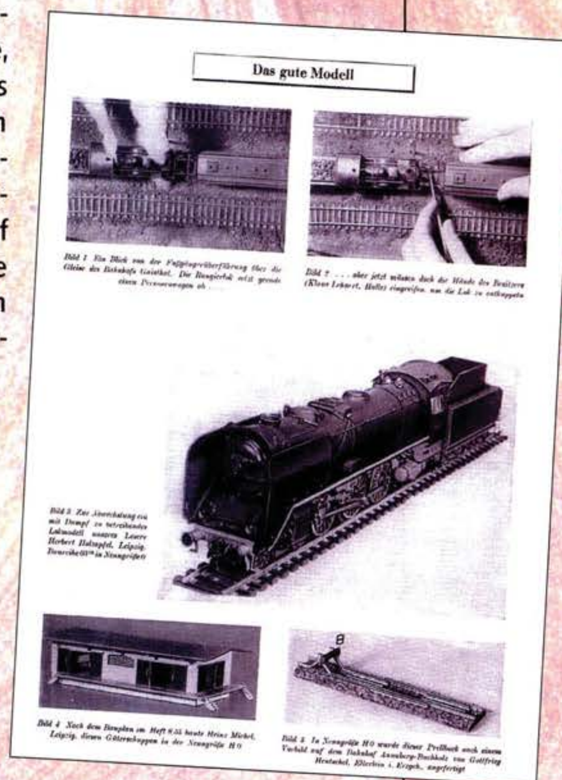
Modelle in allen gängigen Größen warten auf die Gewinner.

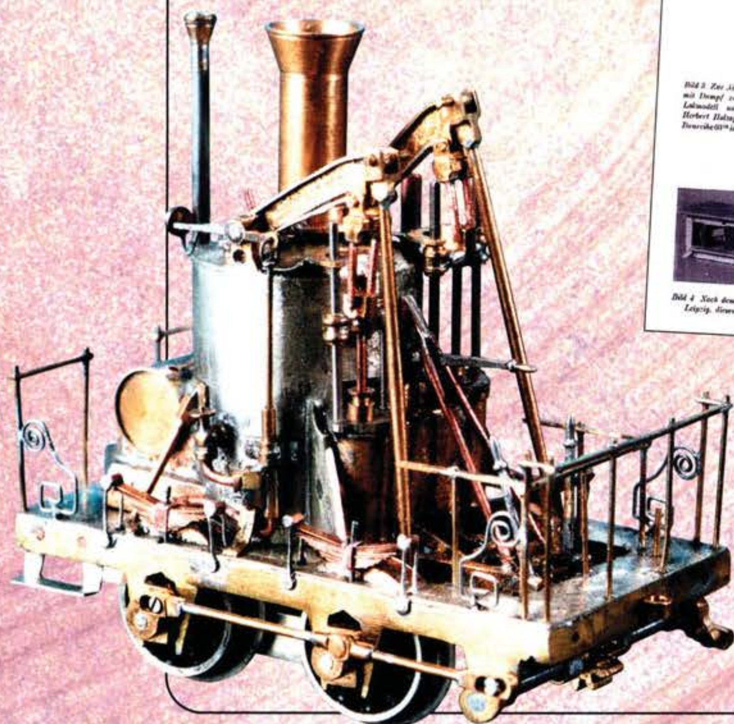
Nur einer der Hauptpreise: Digitales Märklin-Premiumstartset.



Eigenbau: Krönung des Modellbahn-Hobbys

„Das gute Modell": Von Beginn an hat unsere Zeitschrift den vorbildgerechten Eigenbau gefördert. Fahrzeuge, Hochbauten und die kleinen Details rund um die Eisenbahn, aus dem Kreis begeisterter Leser und Leserinnen vorgestellt, setzten früh Maßstäbe und wirkten sich positiv auch auf die industrielle Fertigung aus. Diese Tradition greifen wir mit unserem Wettbewerb auf, denn wir sind überzeugt: Kreativität hat Konjunktur!


Das gute Modell



In der Baugröße TT perfekt umgesetzt: Roland Buschans meisterliches Modell, in der besten Handarbeitstradition nach Vorbild der Dampflok „Columbus", 1836 an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn geliefert, entstanden.

gemacht, wie wir wohl am besten unseren Dank abstatten können. Und da sind wir unter anderem auf die sicher nicht abwegige Idee verfallen, Sie unmittelbar einzubeziehen. Und wie könnten wir das besser als mit mehreren Wettbewerben, bei denen die bekannte Kreativität der MODELLEISENBAHNER-Leser und -Leserinnen gefordert ist?

Was wäre unsere Passion oder auch Profession ohne den Nachwuchs? Folglich richtet sich unser großer Dioramenbau-Wettbewerb zu zwei Themen ausschließlich an Kinder und Jugendliche (Kategorie I bis zu 14 Jahren; Kategoerie II 15 bis 18 Jahre).

Wir wollen von der Jugend wissen, wie sie sich die Eisenbahn der Zukunft vorstellt. Alternatives Dioramenthema ist, unserem Gründungsjahr entsprechend, die „Eisenbahn vor 50 Jahren".

Klein, aber fein, heißt die Devise. Schließlich sollen die Werke aus Kinder- und Jugendhand auf dem normalen Postweg die Redaktion erreichen können und nicht per Tieflader. Deshalb geben wir als maximale Größe die Maße 45 x 30 Zentimeter an. Ansonsten aber sind, das versichern wir, eurer Phantasie keine Grenzen gesetzt. Also frisch ans Werk. Die Mühe lohnt, denn die Preise, von denen wir hier vorerst nur einige wenige zeigen und verraten, sind aller-



Auch herrliche Eisenbahn-Videos werden ausgelobt.



Bausätze, Autos, Zubehör: Nicht nur für den Nachwuchs.

erste Sahne! Und täglich wird die Liste der Sponsoren-Firmen, die mit uns gerade auch gezielt den Nachwuchs unterstützen möchten, länger. Einsendeschluss wird übrigens der 15. März 2003 sein.

Nun höre ich schon den einen oder die andere unserer längst dem Jugendalter entwachsenen Leser und Leserinnen granteln: Habt ihr uns etwa vergessen?

Nein, keine Sorge, das haben wir nicht! Und da wir wissen, wie viele von Ihnen nur darauf warten, eine interessante Modellbauaufgabe gestellt zu bekommen, greifen wir eine unserer Traditionen auf: „Das gute Modell", Baugröße frei von Z bis II.

Die Krönung eines jeden Modellbahn-Schaffenden ist, heute wieder mehr denn noch vor wenigen Jahren, ein Eigenbau oder ambitionierter Umbau. In der eigenen Hobbywerkstatt und mit eigener Hände Arbeit ein vorbildgerechtes Modell entstehen zu sehen, hat nicht nur etwas höchst Befriedigendes, sondern kann mit uns als Forum Maßstäbe setzen oder doch zumindest wertvolle Anregungen liefern.

Daher rufen wir Sie, die Sie uns auf allen Kontinenten dieser Erde lesen, auf: Schicken Sie uns ihr bestes Stück, ob Eigenbau oder aufwendiger Umbau. Der Wettbewerb ist differenziert in Eigenbauten und Umbauten sowie unterteilt in Triebfahrzeuge, Waggons und Sonstiges, wozu zum Beispiel Gebäude, ein →

Bilderjagd und Kurzgeschichte

Bilder erzählen bekanntlich auch Geschichten. Für unseren Wettbewerb suchen wir das besondere Eisenbahnbild und die damit verbundenen pfiffigsten Erlebnisse der Fotografen und Fotografinnen.



Freies Schussfeld auf 01509 und 01150: Ob jeder Fotograf auch eine Geschichte parat hätte?

Traumbaum, ein Automodell oder auch ein Prellbock zu zählen sind. Einsendeschluss ist der 15. Februar 2003.

Und das ist unsere nächste Überraschung: Der große Fotowettbewerb rund um die Ersenbahn: Unter dem Motto „Ein Bild und seine Geschichte" suchen wir das schönste Eisenbahnfoto mit der pfiffigsten Geschichte. Ein Beispiel, das uns unser Leser Dietmar Ernst zukommen ließ (siehe unten), soll Ihnen als Anregung dienen. Weitere Hilfestellungen gefällig? Vielleicht haben Sie ja Ihre Frau oder Ihren Mann nur kennengelernt, weil im Zug von A nach B der Lokführer beim Abbremsen alle Passagiere eine spontane Verbeugung machen ließ und ihre heutige bessere Hälfte prompt in Ihren Armen landete. Da Sie zufällig getreu der alten Pfadfinder-Devise „allzeit bereit" gerade Ihre Kamera schussklar hatten, verewigten Sie die Situation fürs Familienalbum. Und nun haben Sie uns genau diese Bildgeschichte, aber bitte nicht mehr als eine Schreibmaschinenseite, anderthalbzeilig beschrieben, zu erzählen. Einsendeschluss ist der 15. Januar 2003. Anschrift für alle Wettbewerbe: Redaktion MODELLEISENBAHNER, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee.

Alles weitere, auch über die ausgelobten Preise, zum Beispiel Führerstandsmitfahrten, erfahren Sie in den nächsten Ausgaben.

Karlheinz Haucke

Glück im Unglück: Meine teuersten Eisenbahnfotos



Endlich: Dank einer Panne mit seinem Auto gelang Dietmar Ernst der ersehnte Begegnungs-Schnappschuss.

Fotos: D.Ernst; K.Buschart; MEB-Archiv (2); J.Frickel (5); R.Albrecht; J.Hajt; D.Stroner; Slg. Haucke

Schon seit vielen Jahren führe ich ein Eisenbahnjahrbuch, welches die Entwicklung der Bahn im Raum Saalfeld widerspiegelt. Seit dem Fahrplanwechsel im Mai 2000 habe ich mich mal mehr, mal weniger intensiv damit beschäftigt, die Begegnung der ICE-Ts auf den Film zu bekommen. Irgendwo im Bereich des EStw Saalfeld muss es vor jeder vollen, runden Stunde zu Begegnungen dieser Art kommen. Aber grau ist alle Theorie. Für solch eine Aufnahme mit festgelegtem Standort müssen sich die Züge schon auf die Sekunde genau an den Fahrplan halten! Im Laufe des Jahres kam ich zu der Erkenntnis, dass mir nur durch Zufall und mit einer doppelten Portion Glück eine derartige Aufnahme gelingen würde. An der Stelle, an der mir dann doch noch das Glück hold war, hätte ich mich niemals auf die Lauer gelegt. Aber wie das Schicksal so spielt: Nachdem ich am 27. Dezember 2000 in Unterloquitz den Bedienvorgang des Nahgüterzugs dokumentiert hatte, wollte mein Auto nicht mehr. So blieb mir nichts weiter übrig, als auf eine Regionalbahn zu warten, Tja und beim Warten gelangen mir dann zwei der ersehnten Schnappschüsse. Beide ICEs hatten zirka zehn Minuten Verspätung und ich stand haargenau richtig. In der Kamera war noch Platz, die Lichtverhältnisse spielten mit, ein absoluter Glücksfall! So hatte meine Panne auch wieder ihr Gutes, was meine Frau allerdings nicht so sah. Denn mit 300 Mark Reparaturkosten sind das mit Abstand meine teuersten Bilder!

Dietmar Ernst



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● Kein Gliederzug

Betrifft: „Neuheiten aus der Modellbahnwelt" und „Kurz zum Anstieg", Heft 7/2002

Leider ist Ihnen bei den Neuvorstellungen der Firma Tillig ein grober Fehler unterlaufen! Bei der vorgestellten und abgebildeten Doppelstockeinheit handelt es sich keineswegs um einen Doppelstockgliederzug, sondern um die altbekannten DB 13 (nach der Achsanzahl), später als DBv bezeichnet. Doppelstockgliederzüge sind an den kurzen Teilen zwischen den Wagenkästen erkennbar. Die Drehgestelle dieser Züge waren alle zweiachsig.

Uwe Heilmann, 13189 Berlin

● Archaische Stangen

Betrifft: „Stangenausguss", Heft 5/2002

Mit großem Interesse habe ich den Artikel zur Verfeinerung der Reko-50 von Roco gelesen, da auch mich die bei den meisten Industriemodellen häufig nur unzureichend gestalteten Gestänge wenig zufriedenstellen. Da wird von den Herstellern der größte Aufwand betrieben, um Kesselleitungen noch dünner zu gestalten und durchbrochene Handräder an Anstellventilen in Kleinserienqualität nachzubilden, doch beim Fahrwerk sind archaische Stangennachbildungen wie aus den Anfangstagen der Modellbahn nach wie vor Standard. Dass es selbst bei Großserienmodellen anders geht, beweisen die Stangennachbildungen aus Kunststoff bei der BR 52 und der BR 65 von Gützold.

Jürgen Baumert, 07743 Jena

● Teils nur eingleisig

Betrifft: „Gleichstrom-Einheit", Heft 4/2002

Der Artikel ist prinzipiell ausgezeichnet, aber er enthält einen gravierenden Fehler. Im drittletzten Absatz werden die Kosten für den zweigleisigen Ausbau zwischen Wannsee und Potsdam aufgelistet. Es wird aber nicht erwähnt, dass zwischen Wannsee und Griebnitzsee sowie zwischen Babelsberg und Potsdam Hbf die Strecke nur eingleisig erneuert wurde. Das in südlicher Lage befindliche Versuchsgleis in Wannsee existiert immer noch mit Abschlusstor über dem Gleis am Westende des Bw und Prellbock kurz vor der Brücke über den Teltowkanal. Erst hinter der nur eingleisig ausgeführten Brücke wird die Strecke dann zweigleisig.

Herbert Kreutzfeldt, 14806 Belzig

● Internet-Pause

Betrifft: Tipps und Orientierung im World Wide Web

Im Heft 7 vermisse ich die Seite über das Internet. Bisher war diese Seitenvorstellungsseite immer eine willkommene Informationsquelle über Interessantes zum Hobby aus dem Web.

Peter J. Müller, 01217 Dresden

Anmerkung der Redaktion: Ab Heft 10 ist unsere beliebte Internetseite wieder präsent.

● Toleranz-Grenzen

Betrifft: Test „Aufschneider", Heft 3/2002, Bahnpost „Überzogene Kritik", Heft 5/2002

Möglicherweise ist der Kaufwunsch für ein bestimmtes Modell so stark, dass der verliebte Modellbahner die eingebauten kleinen, aber auf Sicht ärgerlichen Mängel großzügig mit dem Mantel des Verständnisses zudecken möchte. Bei dem Test der Stromlinie und anderen eigenen Erfahrungen mit Liliput-(Nachfolger)-Erzeugnissen fällt es mir schwer, die konsequente Aufarbeitung der Wiener Hinterlassenschaft als auch strikte Verfolgung von Qualitätsmängeln zu erkennen. Ich akzeptiere weitgehend die Ausführungen von Herrn Martin Ehrlich, doch nicht haftende Farbe, unpassende Zurüstteile und unrund laufende Achsen (alles Liliput) muss man heute nicht mehr tolerieren. Manchmal versteht man die Geschäftspolitik der einen oder anderen Firma leider in dieser Hinsicht nicht.

Gustav Huperz, 61449 Steinbach

● Offene Fragen

Betrifft: „Flucht nach oben", Heft 7/2002

Der Beitrag über die Straßenbahn von Hongkong war sehr interessant. Da ich als gebürtiger Hamburger die Tram mit Stange und Rolle kenne, werfen sich für mich ein paar Fragen auf, die auch andere Hobbygenossen von der Strab-Truppe interessieren könnten. 1. Sind die Tw a) Ein- oder b) Zweirichtungswagen? Der Scheinwerfer an der Rückseite von Tw Nr. 5 auf Seite 43 widerspricht Version a, die Dachnummern auf den Wagen widersprechen Version b. 2. Wie wurden die Stromabnehmer im Falle von Version b gedreht? Es sind an keinem Tw Leinenfänger oder ähnliche Vorrichtungen zu erkennen. 3. Wie werden die Stromabnehmer an den Draht gedrückt?

Gerhard Harrius, 22929 Hamfelde

Anmerkung der Redaktion: Es handelt sich um Einrichtungsfahrzeuge. Federkraft drückt die Stromabnehmer an den Fahrdraht.

● KSW auch in Posen

Betrifft: „Typen zum Aufbauen", Heft 6/2002

In der Tabelle mit Auflistung der Städte, in welchen die KSW-Wagen verkehrten, hat der Autor, ähnlich den meisten deutschen Veröffentlichungen zu diesem Thema, Poznan (Posen) nicht berücksichtigt. Zehn Triebwagen wurden in der Fabrik Fuchs in Heidelberg für Wien hergestellt, trafen jedoch aus nicht näher bekannten Gründen 1944 in Poznan ein. Wegen fehlender Fahrmotoren sowie zum Teil der Elektroausrüstung ist es zuerst nur gelungen, fünf von ihnen in Betrieb zu setzen, die restlichen sind erst 1950 in Betrieb gegangen. Die Tw bekamen anfänglich die Betriebsnummern 150 bis 159, später geändert in 151 bis 160. Während der Einsatzzeit waren die Wagen teilweise umgebaut worden, was sie dem polnischen Wagen-Typ N ähnlich machte. Nach dem Ende des Linien-Planbetriebs wurden einige Wagen als Arbeitswagen genutzt. Einer ist bis heute erhaltengeblieben und besitzt den Status eines Museumswagens. Es ist geplant, ihn in den Anlieferungszustand zurückzuversetzen.

Arkadiusz Lubka, 60-133 Poznan



Foto: A. Lubka

Soll in den Anlieferungszustand zurückversetzt werden: Umgebauter KSW-Triebwagen im Zustand vom 6. November 1999.

Durchgehende Züge von Hagen über Brügge und Gummersbach nach Köln: Es war einmal. Nun soll die Ex-Kursbuchstrecke 240 reaktiviert werden.

Wachstums-Bre



Lang ist's her, als die Bahn noch dampfte im Oberbergischen.

Foto: H.Säuberlich

Der anscheinend unaufhaltsame Prozess des Streckensterbens hat auch in Nordrhein-Westfalen die Eisenbahnlandschaft in den letzten 40 Jahren nachhaltig verändert.

Und das gilt bis heute: Ist erst einmal der Gesamtverkehr auf einer Bahnlinie eingestellt, folgten und folgen die Maßnahmen der offiziellen Stilllegung zumeist in einem für die bürokratischen Strukturen der DB wie der DB AG ungewöhnlichen Eiltempo. Ebenso schnell beginnen die natürlichen Veränderungen an solchen Strecken, es sei denn, die Anliegergemeinden favorisieren einen weiteren Ausbau des Radwegenetzes. Ansonsten jedoch scheint das schnell wachsende, dichte Geflecht aus Büschen, Bäumchen, Heckenrosen und Brombeerranken nur darauf gewartet zu haben, sich unkontrolliert auf den Trassen ausbreiten zu können.

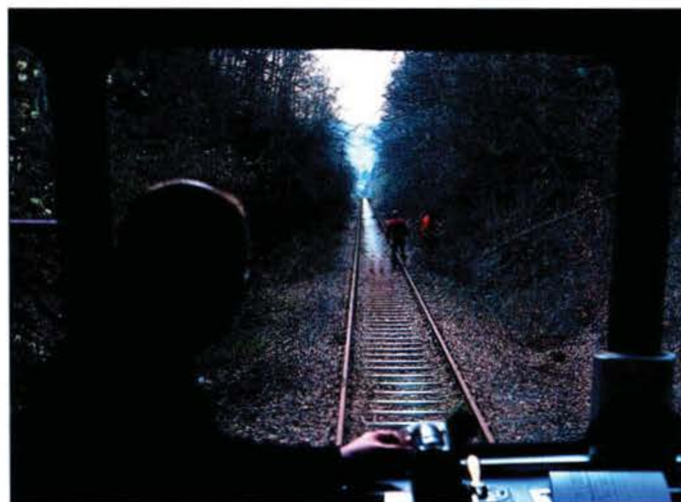
Viele der in Nordrhein-Westfalen stillgelegten Nebenbahnstrecken unterliegen dem sogenannten Trassensicherungsvertrag: Er verbietet bauliche Veränderungen und Umnutzungen, solange die endgültige Weiterverwendung nicht geklärt ist.





Wie anno dunnemals: Rund um Kotthausen säumen noch Doppeltelegraphenmasten kilometerweit die Strecke.

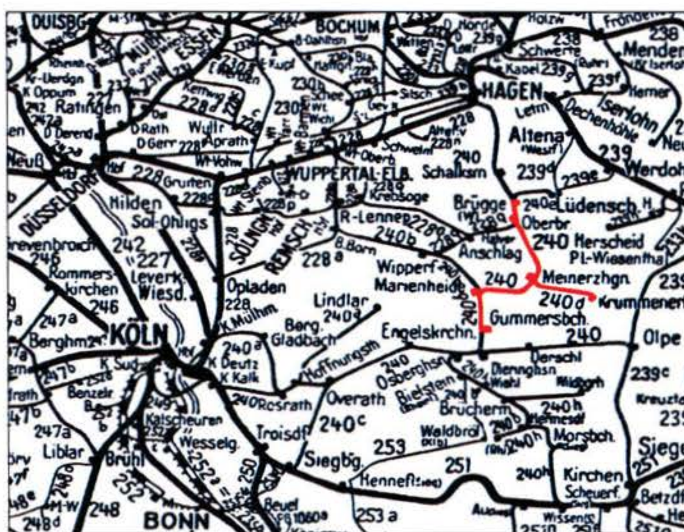
Das Blumenpflücken während der Fahrt ist bekanntlich aus Sicherheitsgründen untersagt, Bäumchen ausgenommen.



Blick aus dem Führerstand des 796 802: Schnurgerade verläuft der letzte Abschnitt der Strecke bis Gummersbach.

Die derart betroffenen einstigen Bahnverbindungen verfallen in einen tiefen Dornröschenschlaf und warten darauf, dass ein mutiger Prinz kommt, um die Dornenhecken zu durchschlagen.

Doch die Prinzen sind offenbar selten in einem Land, dessen lange regierendes Herrschergeschlecht neuerdings zur Volksbelustigung auf Stelzenläufer setzt. Während in manch anderem Teil Deutschlands selbst drittrangige Strecken reaktiviert werden, tat sich bislang im bevölkerungsreichsten Bundesland so gut wie nichts. Der Ruck, der durchs Land gehen soll, zeigt



Mittel sind bereitgestellt für SPNV-Reaktivierung Brügge – Gummersbach.

nun immerhin ansatzweise Wirkung bei DB Netz, dem alles andere als von allseitigem Lob verwöhnten Unternehmen unter dem Dach der DB-AG-Holding.

Die Tatsache, dass sich zum 1. Januar 2002 insgesamt 33 Ableger der Streckenhüter unter der Bezeichnung „Regionalnetz" etablierten, belegt, dass man die Problematik der stark vernachlässigten Neben- und Zweigstrecken erkannt hat.

Zum Regionalnetzbereich Hagen gehört unter anderen der eingleisige Abschnitt Meinerzhagen – Gummersbach der ehemaligen Bundesbahn- →

Kursbuchstrecke 240, auf der zwischen Hagen und Köln einst durchgehende Züge verkehrten. Der Personenverkehr wurde 1987 eingestellt, seit 1997 wird die Strecke nicht mehr planmäßig befahren, erfuhr jedoch nie die offizielle Stilllegung. Nachdem eine defekte Weiche und der zunehmende Wildwuchs auch Sonderfahrten unmöglich gemacht hatten, fiel auch diese früher recht bedeutende Schienenverbindung zwischen Rheinland und dem bergisch-märkischen Raum in einen komaähnlichen Tiefschlaf. An ein Aufwachen glaubte eigentlich niemand mehr.



Stop and go auf Schienen: Immer wieder muss die Motorsäge in Aktion treten und den Weg frei machen.



Planungsmittel stehen bereit – Reaktivierung noch 2002?

Nun aber stehen für die Zukunft die Signale eindeutig auf Grün. Für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Gummersbach und Brügge/Westf. sind die Planungsmittel bereitgestellt, eine erste Teilwiedereröffnung bis Marienheide ist für Dezember 2002 anvisiert.

Grund genug für einige Mitarbeiter des Regionalnetzes Hagen, sich ein Bild vom Zustand der Strecke und der konkreten Situation vor Ort zu machen. Weil auf die Schnelle kein passendes eigenes Streckenbereisungsfahrzeug aufzutreiben war, fand sich eine recht unkonventionelle Lösung: Dank guter Kontakte zum Förderverein Schienenbus e.V. Menden wurde kurzfristig einer der beiden vereinseigenen betriebsfähigen Uerdinger Schienenbusse der Baureihe 796 gechartert. Mit garantierter Rundumsicht stand 796 802 am 9. April 2002 bereit. Auch der Wettergott zeigte sich dem Vorhaben wohlgesonnen, wenn auch nicht mit lückenlosem Sonnenschein.

Auch wer vielleicht gemeint hatte, das Zusammentreffen von zukunftsorientierten DB-Mitarbeitern und reinen Bundesbahn-Nostalgikern berge Konfliktstoff, wurde eines besseren belehrt: Locker und ungezwungen ging es zu im zweimotorigen Schienenbus, dem Ex-VT 98.9, der seinerzeit wie 46 seiner Brüder in den Aw Kassel und Bremen auf Einmannbetrieb umgebaut worden war



Gummersbach ist erreicht, für den modernen Talent-Triebwagen noch bis Dezember 2002 die Endstation.

Wie sich die Bilder gleichen: 1951 befährt der nagelneue VT95.9 bei Gummersbach die Kursbuchstrecke 240/240b.



Foto: H.Säuberlich

Eine der wenigen positiven Ausnahmen: Als relativ gut passierbar erwies sich dieser Einschnitt bei Güntenbecke.

Fotos (6): H. Brinker

Schneise für den Schienenbus mit Axt und Motorsäge

und hernach die neue Baureihenbezeichnung 796 erhielt.

Inzwischen ist an diesem Aprildienstag von Hagen her der Bahnhof Brügge erreicht. Dessen Ausdehnung lässt noch immer die einstige Bedeutung im Pesonenverkehr erahnen.

Auf der Weiterfahrt wird's einsamer. Grüne Zwergtannen wachsen zwischen den Schwellen, obwohl dieser Abschnitt bis Meinerzhagen und die dort abzweigende Stichstrecke nach Krummenerl noch oft von Ganzzügen aus dem Schotterwerk befahren wird. Zur damaligen Kursbuchstrecke 240d Meinerzhagen – Krummenerl vermeldete der Sommerfahrplan 1953 lakonisch: „z. Zt. kein Reisezugverkehr".

Nach dem Passieren Meinerzhagens zeigt sich bald, dass diese Bereisung wohl mehr Zeit in Anspruch nehmen wird als geplant. Rostige Schienen knarren unter jeder Bewegung des Triebwagens. Schlingpflanzen überwuchern das Gleis. Bäume und Sträucher recken ihre Äste bis weit in das Lichtraumprofil hinein. Von der im Sommer 2001 durchgeführten dezenten Rückschneideaktion ist nicht mehr viel zu sehen. Hart schlagen Äste selbst bei Schrittgeschwindigkeit gegen die Eckscheiben, die Außenspiegel zeigen erste Risse. Ansonsten aber erweist sich der 41-jährige Schienenbus, der schon einige Urwaldfahrten über sich ergehen lassen musste, als hart im Nehmen: Kaum Spuren hinterlässt das kratzende Holz auf den Blechen. Oft geht's nur wenige 100 Meter weiter, bis wieder Axt und Motorsäge in Aktion treten, um eine halbwegs passierbare Schneise zu schlagen.

Mit offenem Mund verfolgen Anwohner die merkwürdige weinrote Fuhre, die sich durchs Dickicht kämpft und dann vom Tunnel bei Güntenbecke verschluckt wird. Dahinter öffnet sich ein weites Tal mit Resten von Landwirtschaft und schlecht einsehbaren Bahnübergängen. Sie erfordern des Triebwagenführers höchste Aufmerksamkeit, denn wer rechnet hier schon noch mit einem Zug?

Wer den Bahnhof Marienheide von früher kennt, ist geschockt: Ein einziges Gleis schmiegt sich noch verschämt an den Hang. Der umfangreiche Rest der Anlagen ist nun Parkplatz: Statt hausgemachter Frikadellen aus der alten Bahnhofskneipe muss die Schienenbusbesatzung mit Backwaren vom Discounter vorliebnehmen.

Auf dem letzten Abschnitt bis Gummersbach wird die Fahrt endgültig zur Zeitreise. Die imposanten Doppeltelegraphenmasten trotzen noch immer dem Verfall. Ihre singenden Drähte haben sie zwar verloren, aber wer hören will, dem erzählen sie auch so von anderen Epochen. Jäh reißt das Gegröle Jugendlicher auf dem Bahnhof der Kreisstadt Gummersbach aus allen Träumen und in die Gegenwart - Endstation, noch auch für den Talent nebenan.

Helmut Brinker/hc



UNSERE ABOS:

Preisvorteil von 24%

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 39,40

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 54,30

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:



- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (HEFT 13 € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,70.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.

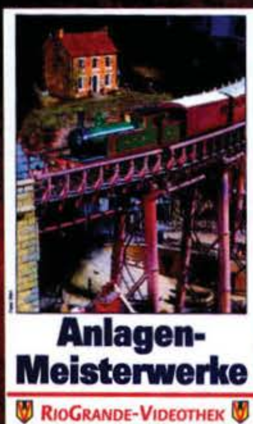


Wählen Sie ein ABO-Geschenk!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder...

LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist beginnt 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 39,40
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 54,30

9/2

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2002 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 39,40 bzw. € 54,30. Die Preise für Österreich, Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte

☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"
☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein

☐ Kleines Abo
☐ **Großes Abo**

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich (nur bei Abbuchung des Großen Abos)**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (falls vorhanden):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Bahnpostwagen zum Ersten

BArGe.-Bahnpost e.V.: Bahnpost-Wagen Archiv Nr. 25, Deutsche Bahnpostwagen der Deutschen Post (DDR) 1945-1990. BArGe.Bahnpost, Salzhemmendorf 2002. 80 S., 133 Sw-Abb. Preis: 14,80 Euro.



• Informationen über Bahnpostwagen der DR zu finden, glich bislang zumeist der Suche einer Nadel im Heuhaufen. Das vorliegende Bahnpostwagen-Archiv umreißt knapp die Entwicklung der Fahrzeuge seit dem Zweiten Weltkrieg. Der Schwerpunkt liegt bei der Abbildung einzelner Waggons. So gibt es kaum eine Gattung, die nicht in Form eines Bilds oder einer Zeichnung dokumentiert ist. Zu jedem Foto findet der Leser die genaue Fahrzeugnummer, den Namen des Herstellers, Datum der Indienststellung und Ausmusterung und gegebenenfalls Umbauten. Außerdem sind Ort und Datum der Aufnahme angegeben. Technische Daten wie Höchstgeschwindigkeit oder Abmessungen offeriert das Buch nicht. In gleicher Aufmachung wurde das Bahnpostwagen-Archiv Nr. 22 „Deutsche Bahnpostwagen" erweitert wieder aufgelegt. Zu beziehen sind beide Bücher über: Eckhard Müßigbrodt, Leonhardring 47, 31319 Sehnde, Tel. (05138)8354, Internet: www.uqp.de/bahnpost. *yo*

• Fazit: Gutes Nachschlagewerk für Postwagen-Fans

Die schönste Gölsdorferin

Heribert Schröpfer: Reihe 310. Transpress-Verlag, Stuttgart 2002. ISBN 3-613-71183-4, 128 Seiten mit 114 Schwarzweiß- und 13 Farbabbildungen. Preis: 16 Euro.

• Kein Zweifel, Autor Heribert Schröpfer ist nicht nur Bewunderer, sondern vor allem Kenner österreichischer Eisenbahnen und ihrer Dampflokomotiven. Die nicht zuletzt durch Rocos Bausteinaktion und Exklusivmodell-Edition derzeit recht populäre Baureihe 310 als Transpress-Fahrzeugportrait erscheinen zu lassen, dürfte daher kein Wagnis sein. Wert ist es Karl Gölsdorfs Meisterwerk mit der für eine Schnellzuglok höchst ungewöhnlichen Achsfolge 1'C2' allemal. Dank herrlicher Bilddokumente, aber auch eines sachkundigen, gut gegliederten Textes bringt der Autor die schönste Gölsdorferin dem Leser nahe. Leider fehlt eine Tabelle mit den Stationierungsdaten, auch die Angaben über den Verbleib der Maschinen enthalten Lücken. Und wer mehr über die 310.23, das einzige betriebsfähige Exemplar der Gattung, erfahren möchte, kann auf das 1999 in Salzburg publizierte Bändchen Roland Albers und Wolfgang Kaisers nicht verzichten. *hc*



• Fazit: Kompakte Ergänzung

Auf den Spuren der Chemnitztalbahn

S. Kluttig, R. Preußler, A. Poller: Entlang der Schiene von Chemnitz nach Wechselburg. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2002. ISBN 3-9808250-2-7, 128 S., 121 Sw-, 52 Farbb.. Preis: 17,80 Euro.



● Das 100-Jährige hat sie nur auf einem Reststück erlebt: Auf der 1902 eröffneten, 28 Kilometer langen Chemnitztalbahn fahren zwischen Chemnitz und Wechselburg seit November 1999 keine Züge mehr. Nur zwischen Küchwald, Abzweig Glösa und Furth, allesamt heute auf Chemnitzer Stadtgebiet, herrscht, noch, bescheidener Güterverkehr. Während die reizvolle Strecke mit zahlreichen Kunstbauten allmählich zuwächst, haben Steffen Kluttig, Ronny Preußler und Achim Poller gegen das Vergessen angeschrieben und einen für Eisenbahn- wie Heimatfreunde gleichermaßen lesenswerten Beitrag zur Verkehrsgeschichte des Chemnitztales geliefert. Übersichtlich gegliedert, ergänzen den 64-seitigen Nachdruck der Festschrift von 1902 die wesentlichen Aspekte dieser Normalspurbahn, von der Vorgeschichte über Kunst- und Hochbauten bis zu Fahrzeugeinsatz, Sicherungstechnik und Verkehrsleistungen. Schade nur, dass die Wiedergabequalität der überwiegend bis dato unveröffentlichten Bilddokumente nicht uneingeschränkt befriedigt. *hc*

● Fazit: Fundgrube nicht nur für sächsische Eisenbahnhistoriker

Außerdem erschienen

Bahnpostwagen zum Zweiten

BArGe.-Bahnpost e.V.: Bahnpost-Wagen Archiv Nr. 22, Deutsche Bahnpostwagen, BArGe. Bahnpost, Salzhemmendorf 2001. 74 Seiten, 132 Sw-Abbildungen, Preis: Euro 13,50.

In gleicher Aufmachung wie das Buch Deutsche Bahnpostwagen der Deutschen Post wurde der Band Nr. 22 erweitert wieder aufgelegt. Er befasst sich mit den Bauarten vor 1945 und denen der DB, eine ideale Ergänzung.

Ringen um den Ring

Berliner S-Bahn-Museum: Strecke ohne Ende. Die Berliner Ringbahn. 6., akt. Auflage, GVE-Verlag, Berlin 2002. ISBN 3-89218-074-1, 128 Seiten, 173 Sw-Abb.. Preis Euro 9,80.

Der S-Bahnring ist wieder komplett: Da machte eine aktualisierte Neuauflage des 1993 erstmals erschienenen Bändchens durchaus Sinn, gewohnt informativ wie alle Buchpublikationen des rührigen S-Bahn-Museums.

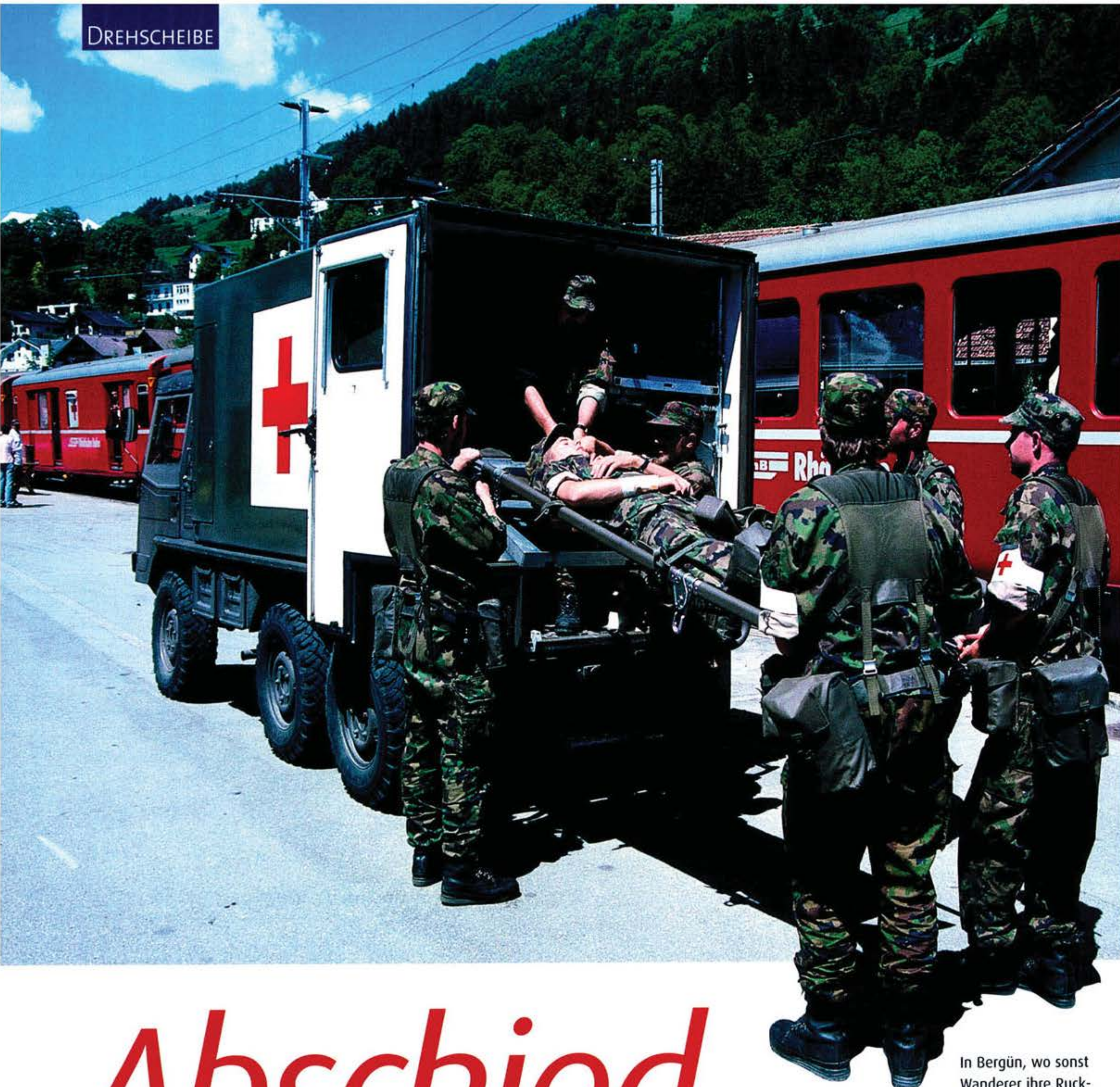
Phantasie und Wirklichkeit

Peter Bichsel: Eisenbahnfahren. Herausgegeben von Rainer Weiss. Insel Verlag, Frankfurt am Main und Leipzig 2002. ISBN 3-458-19227-1, 66 Seiten, Preis: 12,80 Euro.



● Das kennen Sie doch auch? Sie sitzen im Zugabteil und fragen sich, wer ist die Person mir gegenüber? Und Sie beginnen, sich die Lebensgeschichte ihres temporären Begleiters auszumalen. Peter Bichsel, bekannter Schweizer Schriftsteller und überzeugter Eisenbahnnutzer macht das auch, er konstruiert es gar. Rainer Weiss hat in dem Büchlein neun Kurzgeschichten Bichsels zum Eisenbahnfahren zusammengestellt. Für den Schweizer ist die Eisenbahn nicht nur Fortbewegungsmittel. Wenn er während seiner Fahrten nicht arbeitet, errinnert er sich, vielleicht auf dem Weg von Zürich nach Olten, an seine Jugend und den Roten Pfeil oder phantasiert bei einer Fahrt durch sein geliebtes Norddeutschland über seine spanische Reisebegleitung. Dass seine Geschichten mitunter ins Grotesk-Komische umschlagen, belebt die kleinen und kleinsten Erzählungen nur. Bichsel erweist sich als aufmerksamer Beobachter und Kenner der Eisenbahnwelten. Persönlich lebt er „die Kunst des Eisenbahnfahrens", die eine Kunst des Wartens sei. Der eigentliche Zeitgewinn, behauptet Bichsel, sei nicht, dass man Zürich zu erreichen habe, sondern zu erwarten. Die Eisenbahn ist in Bichsels Welt eine Fluchtmöglichkeit – vor allem für die Phantasie. *al*

● Fazit: Kurzweiliger Appell zur Gedankenfreiheit, nicht nur zwischen Zürich und Olten

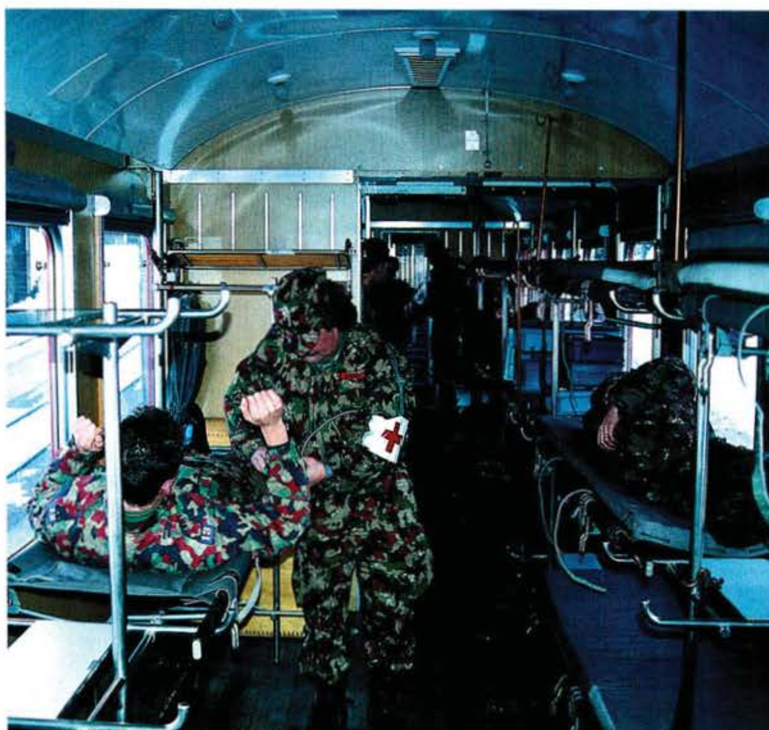


In Bergün, wo sonst Wanderer ihre Rucksäcke schultern, sind übende Zug-Soldaten ein seltener Anblick.

Abschied vom Schienen-

Ein entspanntes Europa schrumpft die Militärbudgets. Die Generäle müssen sparen. Deshalb schickten die Schweizer ihren letzten Lazarettzug Mitte Juni in den Ruhestand.





Die einzigen Liegewagen der Rhätischen Bahn sind funktional eingerichtet. In drei Stöcken konnte man bis 81 auf Tragen liegende Verletzte versorgen.



Abschiedsfahrt am 14. Juni 2002: Der Lazarettzug rollt bei Trin entlang des Vorderrheins.

Lazarett

Sanitätseisenbahnzüge waren früher bei den meisten Armeen in irgend einer Form verbreitet; zum Teil als reine Transporteinheiten, zum Teil auch als relativ gut eingerichtete rollende Lazarette. Die zunehmende Mechanisierung und Verlagerung von Verwundetentransporten auf die Straße und via Hubschrauber in die Luft führten zu einer Wandlung auch des Sanitäts-Transportwesens, so dass der letzte bei der Schweizer Armee noch vorhandene und bei der Rhätischen Bahn (RhB) eingesetzte schmalspurige Sanitätseisenbahnzug zu einem in Europa wohl einmaligen Relikt wurde. Bis zur Wende gab es beispielsweise auch bei der Nationalen Volksarmee der DDR normalspurige Lazarettzüge. Möglicherweise existieren auch heute noch solche in China, doch liegen dort aus Geheimhaltungsgründen nicht alle Daten offen.

Mit der aktuellen Reform der Schweizer Armee (Armee XXI) ist auch eine Reduktion des Truppenbestandes verbunden. Deshalb soll unter anderem auch das Sanitäts-Bataillon 13 voraussichtlich Ende des Jahres 2003 aufgelöst werden und dadurch werden auch die darin enthaltenen Sanitätseisenbahnzug-Kompanien IV und V/13 liquidiert. Ein Stück Militär- und Eisenbahn-Geschichte verschwindet.

Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden in der Schweiz Sanitätszüge diskutiert und in einem Reglement vom Herbst 1869 Weisungen erlassen. Zuerst war an die Verwendung von adaptierten gedekkten Güterwagen gedacht worden, doch konnte dies über längere Distanzen nicht befriedigen. Die damaligen Personenwagen wiederum eigneten sich für die Verladung von Tragen oder gar Betten wegen zu schmaler Türen und Einstiege nicht. Schließlich wurden am 27. August 1878 klare Richtlinien für die Metamorphose von Personen zu Sanitätswagen erstellt. Danach sollten in jener Zeit alle neu zu bauenden Wagen der dritten Klasse bereits baulich für den Krankentransport vorbereitet werden, das heißt, bei den Einstiegen und den Zwischenwänden sollte eine entsprechende Türbreite das Einla- →



Holzhacken ist Teil der Aufgaben des Küchenteams. Gekocht werden sattsam bekannte Eintöpfe in zwei riesigen holzgefeuerten Kesseln.



Der Behandlungsraum: Die Zeit, als er den Stand der Technik repäsentierte, ist auch schon länger vorbei.



Rail & Fly, wie es kein Flughafen der Welt bieten kann: Bei Rettungsübungen half schon mal ein Puma.

den von liegenden Patienten ermöglichen. Die Tragen wurden in den Wagen selbst in zwei Etagen mit Gurten und Riemen an den Wänden befestigt. Ab 1888 standen die ersten drei normalspurigen Sanitätszüge bereit. Sie bestanden damals aus einer Lokomotive mit Tender, einem gedeckten Güterwagen für das Gepäck, einem Gepäckwagen für das Büro der Ärzte und Beamten, einem Salonwagen für Ärzte und Beamte, einem 2.-Klasse-Wagen für das dienstfreie Zugpersonal und sieben bis zehn vierachsigen (oder der doppelten Anzahl zweiachsiger) Lazarettwagen. Mit jedem Zug konnten zwischen 140 und 200 liegende Patienten befördert werden, wenn man bei einem vierachsigen Wagen den Platz für 20 liegende Verwundete annahm.

In den Jahren 1909 bis 1911 beschaffte die SBB insgesamt 200 Personenwagen C3 (dreiachsig, mit offenen Plattformen), die insgesamt 20 Sanitätszüge bilden konnten. Ebenfalls in jener Ära wurde mit Bundesbeschluss vom 18. September 1916 die Bildung von sechs Sanitätszügen für die RhB (21 bis 26) und von zwei Zügen für die FO (27 und 28) veranlasst. Dafür wurden teilweise erst wenige Jahre zuvor beschaffte und geeignete Wagen entsprechend adaptiert. Während des Zweiten Weltkriegs gab es insgesamt 29 Sanitätszüge, die sich wie folgt auf drei Typen verteilten: 20 normalspurige Züge des Typs A mit den Nummern 1 bis 20, die auf dem gesamten Normalspurnetz der Schweiz verstreut und einsetzbar waren, fünf Züge Typ B (RhB/Meterspur) mit den Nummern 41 bis 45 an den Standorten Chur (2), Davos Platz, Preda und Rodels und vier Züge Typ C (FO/Meterspur mit Bremszahnrad) der Nummern 51 bis 54 an den Standorten Ilanz, Brig, Disentis und Andermatt. Bei der 1961 erfolgten Armee-Reform wurde die Zahl der Sanitätszüge deutlich reduziert und es verblieben zunächst neun Züge des Typs A, zwei des Typs B und zwei des Typs C im Bestand.

Ende einer langen Tradition nach über 100 Jahren

Für die RhB-Züge bedeutete die Reform jedoch nochmals einen Modernisierungsschub, denn es wurden in den Jahren 1960/61 etliche der aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg stammenden vierachsigen Personenwagen modernisiert. Das bedeutete: Bis auf den Rahmen der alten Wagen wurde alles neu erstellt. Neben neuen Drehgestellen von SIG (inklusive Bremszahnrad für den Übergang auf die FO) wurde ein neu-

Besuch bei der Furka-Oberalp-Bahn (FO)

Im Wiederholungskurs (WK) 1998 stand auch ein mehrtägiger Ausflug nach Realp im Kanton Uri auf dem Programm. Dafür wurde unser Zug im Bahnhof Disentis umgereiht, da nur ein Teil unserer Wagen über Drehgestelle mit einem Bremszahnrad für die FO ausgerüstet ist. Die anderen wurden dazwischen eingewickelt, das heißt sie wurden jeweils zwischen zwei gebremste Wagen gereiht. Da unser Zug aber mit sieben Wagen für die Zahnradstrecke etwas zu schwer war, wurde einer unserer Wagen einem Regionalzug der FO mitgegeben, der Hauptteil aber als Sonderzug über den Oberalp-Pass befördert. Technisch wäre es möglich, mit unserem Rollmaterial über die FO und die BVZ bis Zermatt zu fahren, wäre dies aus strategischen Gründen jemals notwendig gewesen. Bei dieser Fahrt herrschte ziemlich mieses Wetter, dennoch klappte auf dem Hinweg alles reibungslos. Auf dem Rückweg mussten wir dann allerdings wegen der Entgleisung eines anderen Zuges in der Vorderrheinschlucht mehrere Stunden warten und eine für den Folgetag geplante Übung ebenfalls kurzfristig aus technischen Gründen ändern.



HGe 4/4 II 108 zieht am 15. Juni 1998 den San-Zug durch den Bahnhof Realp.



er Wagenkasten aufgesetzt, der bereits den Grundzügen der noch heute in der Schweiz verbreiteten Einheitswagen entsprach. Die WC-Anlage wurde wie bei den alten Vierachsern noch in der Wagenmitte angeordnet und als Hauptcharakteristikum wiesen die damals umgebauten Wagen 2211 bis 2216 an den Wagenenden jeweils auf einer Seite eine einklappbare, zusätzliche Türe in Fensterbreite auf, die bei ausgebauten Sitzen das Ein- und Ausladen von Krankentragen erlaubte. Zwei weitere, ältere Sanitätswagen 2217 und 2218 wurden nur teilweise modernisiert und behielten ihre alten Holz-Wagenkästen. Ebenfalls aus dem Jahr 1961 stammen die vier Gepäckwagen 4210 bis 4213, die sich wahlweise als Material- oder Küchen- und Noteingriffswagen herrichten ließen. Für sitzende Patienten waren gemäß damaliger Planung die aus derselben Zeit stammenden Wagen B 2251 oder 2252 vorgesehen. Als Kommandowagen wurde früher jeweils einer der Wagen 2211 bis 2218, später auch ein ideal geeigneter BD aus der Serie 2471 bis 74 verwendet. Mit dem Material konnten also zwei damals recht moderne Sanitätszüge zusammengestellt werden, die wie folgt gereiht waren: Ein Materialwagen, ein Küchen- und OP-Wagen, drei Wagen für je 27 liegende Patienten, ein Wagen für 64 sitzende Patienten und ein Wagen als Kommandoposten.

Bei Übungen wurden die benötigten Wagen nach Verfügbarkeit aus dem Pool der RhB gestellt. Die Lokomotiven des Zuges wurden jeweils vom nächstgelegenen Depot zugeführt, ebenso stellte die RhB einen Lokführer und einen Zugbegleiter.

Während der ersten zwei bis drei Tage baut die Mannschaft zunächst die RhB-Personen- in Sanitätswagen um und verwandelt einen der beiden Gepäckwagen in den Küchen- und Noteingriffswagen. Nachdem die Sitze der drei späteren Liegewagen ausgebaut und in einem Zeughaus eingelagert sind, werden Gestelle für je drei übereinander angeordnete Liegen in den Wagen montiert. Der Küchenwagen weist eine komplette, vorbereitete Einrichtung auf, die ebenfalls jeweils wieder neu eingebaut werden muss. Kernstück ist ein mit Holz gefeuerter Herd mit zwei Kippkochkesseln. Unter dem Wagendach wiederum sind die Trinkwasservorräte in einem großen Tank untergebracht. Durch diese Anordnung ist zugleich durch den Niveau-Unterschied genügend Druck in den Wasserleitungen, damit das Trinkwasser auch aus den Wasserhähnen kommt. Das gemeinsam genutzte Wasser ist auch der Grund, dass der Raum für die Noteingriffe genau neben der Küche im selben Wagen angeordnet wurde. Eher böse Zungen haben immer wieder behauptet, dafür würde es noch andere Gründe geben.

Die Hauptaufgabe dieser Transporteinheit besteht in der Sicherstellung sogenannter sekundärer sanitätsdienstlicher Transporte. Damit ist die Beförderung von liegenden und sitzenden Patienten gemeint, die bereits in einem Militärspital oder einer Hilfsstelle erstversorgt worden sind, von einer Region in eine andere, wo die Verwundeten in einem anderen Spital weiter behandelt und gepflegt werden können.

Nachdem schon Ende der 80er-Jahre die SBB-Sanitätszüge des Typs A abgeschafft wurden, kam auch für die beiden Sanitätszüge des Typs C der FO-Bahn das Ende. Da die dort verwendeten Wagen teilweise schon vorher von der Bahngesellschaft ausgemustert wurden, hatte man sich bei den alle zwei Jahre stattfindenden Übungen teilweise →

Puma-Training

Im WK 2000 fuhr unsere Zugkomposition in Richtung Arosa, genauer nur bis Langwies. Und da die Arosa-Linie etwas steiler als andere RhB-Strecken ist, benötigte unser Zug sogar zwei Lokomotiven der Reihe Ge 4/4 II für die Bergfahrt (dies, weil wir in jenem Jahr auch drei sogenannte Stahlwagen im Zug hatten, schwere Schnellzug-Vierachser mit Stahlkasten aus den Jahren 1929/30). Zur Zeit, als die Arosa-Bahn noch mit Gleichstrom betrieben wurde, wäre eine solche Abweichung vom so genannten Stammnetz der RhB nur mit relativ großem betrieblichen Aufwand möglich gewesen. Da unsere Küchenmannschaft bereits bei der Abfahrt in Untervaz mit dem Kochen im Küchenwagen begonnen hatte, qualmte es bei der Durchfahrt durch die Churer Straßen bereits ganz beträchtlich aus dem Kamin des Wagens, so dass sich manche Passanten verdutzt nach dem ungewöhnlichen Zug umdrehten. Und als sie dann teilweise auch noch auf Tragen liegende Soldaten in den Wagen sahen, wurde es für die Betrachter noch eigenartiger, denn bisher war von einem Liegewagenzug nach Arosa in der RhB-Werbung noch nichts zu lesen! In Langwies schließlich hatten wir im Voraus beim Bahnhofsvorstand das Mähen der Wiese neben der Ausfahrtkurve in Richtung Viadukt erbeten, denn dort spielte sich im Verlauf des späteren Vormittags ein ebenfalls erstmaliges Ereignis ab. In der Übungsannahme waren die Verkehrswege wegen Naturgewalten unterbrochen worden, weshalb wir die Evakuation beziehungsweise den Weitertransport unserer schwerer Verletzten mit einem Super-Puma der Armee durchführen ließen. Dieser Helikopter kam wie vereinbart angeflogen und wurde entsprechend den Richtlinien auf den Landeplatz eingewiesen. Danach fand zuerst eine kurze Instruktion bezüglich dem Verhalten in Zusammenarbeit mit einem Heli statt, dann war die erste Umladestelle San-Eisenbahnzug – Luftwaffe in Betrieb und in mehreren Flügen wurden insgeamt rund 30 Verletzte und einige Sanitätssoldaten nach Bonaduz ausgeflogen. Dass der Hubschrauber seltsamerweise jeweils immer wieder die gleiche Anzahl anderer Verwundeter bergwärts flog, müsste eigentlich hier nicht erwähnt werden, zeigt aber, dass man mit den Steuergeldern immerhin teilweise so sparsam umgeht, dass man auch gleich beide Flüge im Sinne einer Doppel-Übung nutzte.



Zur endgültigen Abschiedsfahrt durfte auch das RhB-Krokodil Ge 6/6 412 nicht fehlen.



Die großen Türen und die mittigen Toiletten waren die Merkmale der Wagen des San-Zuges.

Abschied auf Raten

Im WK 2000 fand eine prophylaktische Abschiedsfahrt statt. Sie kam zustande, da wir aufgrund der für 2002 geplanten Expo und der sich anbahnenden Armee-Reform 2003 nicht mit Sicherheit wussten, ob wir anlässlich des WK 2002 noch einmal den Sanitätseisenbahnzug umbauen und betreiben würden. Daher schien es ratsam, vorsorglich einen Abschiedszug fahren zu lassen. Bei dieser Fahrt wurde uns ein RhB-Krokodil zugeteilt. Bei der Abschiedsfahrt erhielten wir unter anderem Besuch von der höchsten Führungsebene durch den Korpskommandanten Fischer und den RhB-Direktor Fascati. Ergänzend zur normalen Komposition führten wir deshalb den Barwagen Stiva Retica mit. In seiner rollenden Arvenstube verging die Rundfahrt via Klosters – Davos – Filisur nach Chur – Untervaz wie im Fluge. Die Lokomotive 415 trug zur Feier des Tages während der Fahrt Blumenschmuck und eine Erinnerungstafel. Im WK 2002 kam es dann aber noch zur endgültigen Abschiedsfahrt, zu welcher sowohl die lokale, wie auch die Eisenbahn-Fachpresse eingeladen worden war. Auch für diese Fahrt wurde uns von der RhB wieder ein Krokodil zur Verfügung gestellt, welches bei prächtigstem Sommerwetter den Sanitätszug durch das Vorderrheintal, den Schweizer Grand Canyon, nach Ilanz und zurück beförderte.

mit von der RhB geliehenen Wagen beholfen. Da dies im Ernstfall aber zu Friktionen führen könnte, löste man die entsprechenden FO-Züge auf. Als einzige Sanitätszüge verblieben nun noch jene auf dem Netz der Rhätischen Bahn, wobei man erwähnen muss, dass es in den letzten Jahrzehnten nie Übungen gab, bei denen zwei Züge gleichzeitig umgebaut worden wären. Vielmehr haben jeweils die beiden Sanitätszugs-Kompanien gemeinsam ihre Übungen geleistet. Dadurch stand auch immer genügend Personal zur Verfügung. Die Mannschaft für den Betrieb eines solchen Sanitätszuges bestand zuletzt aus rund 20 Sanitätssoldaten, vier Unteroffizieren als Wagenchefs, einem Feldwebel als Materialchef, einem Küchenchef, zwei Truppenköchen und einem verantwortlichen Arzt/Offizier auf dem Zug.

Bis zum Inkrafttreten der aktuellen Armeereform im Jahr 2003 bleibt der Sanitätszug auf dem Papier noch erhalten, doch sind keine weiteren Einsätze mehr geplant. Somit ist mit größter Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Einsätze im Juni 2002 definitiv die letzten waren! Insbesondere bedingt durch häufige Unterbrechungen von Straßen durch Witterungseinflüsse im Winterhalbjahr sah man bis zuletzt immer noch eine gewisse Daseinsberechtigung für dieses Schienentransportmittel in Graubünden. Früher hatte man die Züge auch als eine Art mobile Sanitäts-Hilfstelle oder kleines Spital gesehen, doch würde man für eine solche Aufgabe aus heutiger Sicht dafür deutlich mehr Ausrüstung und Fachpersonal benötigen. Insbesondere der Behandlungsraum für Noteingriffe müsste aktuellen medizinischen Grundvoraussetzungen entsprechend modernisiert werden.

Es gäbe noch viele Erlebnisse vom Sanitäts-Eisenbahnzug zu berichten. Während unserer Übungen wurden wir immer wieder durch schöne Orte und aufregende Landschaften belohnt, die Kulisse unserer Einsätze waren. Unvergessen bleiben beispielsweise Abende am Lagerfeuer direkt am Flussufer in Trin-Station in der Rheinschlucht, wo sich einer unserer Stationierungsbahnhöfe oder Warteräume befand. Bei allen unseren Fahrten hatten wir auch Dank einer Spezialerlaubnis der RhB-Direktion die Möglichkeit, jeweils zwei Armee-Angehörige auf dem Führerstand mitfahren zu lassen, wodurch jeweils allen die Gelegenheit geboten werden konnte, einen Teilabschnitt auf der Lok mitzufahren. Es geht nun wohl eine Ära zu Ende und den Wagen des San-Eisenbahnzugs sei auch weiterhin alles Gute gewünscht. Der letzte Zug seiner Art wird den Sanitäts-Soldaten unvergessen bleiben. Für mich persönlich stellte er immer eine schöne Möglichkeit dar, Miltärdienstpflicht mit Beruf und Hobby zu kombinieren!

Dr. Markus Strässle/al



Für die Soldaten war es eine gute Übung, für die Heimbewohner eine willkommene Abwechslung.

Wahre Samariter

Praktisch in jedem WK wurden ein- oder zweimal anlässlich von Transport- und Betreuungsübungen Gäste aus entweder einem Alters- und Pflegeheim oder der Sonderschule Giuvalta (für behinderte Kinder) in Rothenbrunnen mitgenommen. Diese Fahrten ermöglichten den Heimbewohnern oder den jungen Sonderschul-Besuchern die Gelegenheit eines nicht alltäglichen Ausflugs in Form einer großen- oder kleinen Rundfahrt durch Teile Graubündens. Meist verlief die Rundfahrt entlang der Strecke Thusis – Filisur – Davos – Klosters – Chur – Thusis. Die Eröffnung des Vereina-Tunnels bot auch die Möglichkeit, das Engadin in die Routenplanung einzubeziehen. Den Gästen wurde dabei ein in unserer rollenden Küche zubereitetes Mahl serviert. Für die Armee-Angehörigen war die Betreuung der älteren oder behinderten jungen Mitmenschen meist eine wertvolle Erfahrung und praktische Übung zugleich, so dass jeweils für fast alle Teilnehmer ein positives Erlebnis haften blieb. Nicht zuletzt hatten diese halböffentlichen Publikumsfahrten meist auch in der lokalen Presse eine positive Resonanz und einen gewissen Werbeeffekt für das San Bat im Spitalregiment 13.

Fotos (10): Dr. Markus Strässle

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6

Neu! nur € 9,80

► In exzellenten Fotos, exakten Zeichnungen und anschaulich geschriebenen Beiträgen stehen namhafte Fachleute dem Modellbahner mit Rat und Tat zur Seite. Die vorgestellten Umbauten und Bastelideen haben unterschiedliche Schwierigkeitsgrade.

► Wir beginnen mit der kleinen Feierabendbastelei und zeigen, dass auch der Modellbahnprofi noch mit Tipps versorgt werden kann.

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr: Umfangreiche Tabellen mit Bestellnummern, Kaufpreisen, Detaillierungshinweisen sowie Schwierigkeitsstufen bei Bausätzen machen das Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, rechtzeitig mit von der Partie zu sein!



Nr. 7

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

M09/02

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ *Bitte ankreuzen*

- ☐ Heft 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft 4 ______ Anzahl
- ☐ Heft 5 ______ Anzahl
- ☐ Heft 6 ______ Anzahl
- ☐ Heft 7 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei

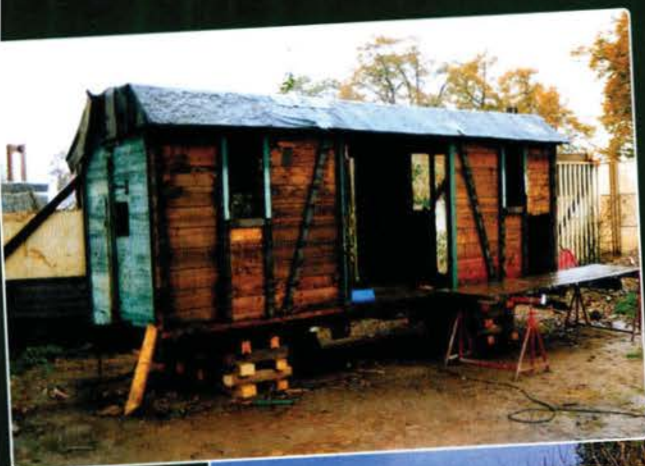
☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Vernetzte Erinnerungen

Teil 1

Die Interessengemeinschaft (IG) Verkehrsgeschichte Wilsdruff geht den Weg der kleinen Schritte: Sie arbeitet engagiert und mit Erfolg gegen das Vergessen. So bleibt die Schmalspurnetz-Ära lebendig.

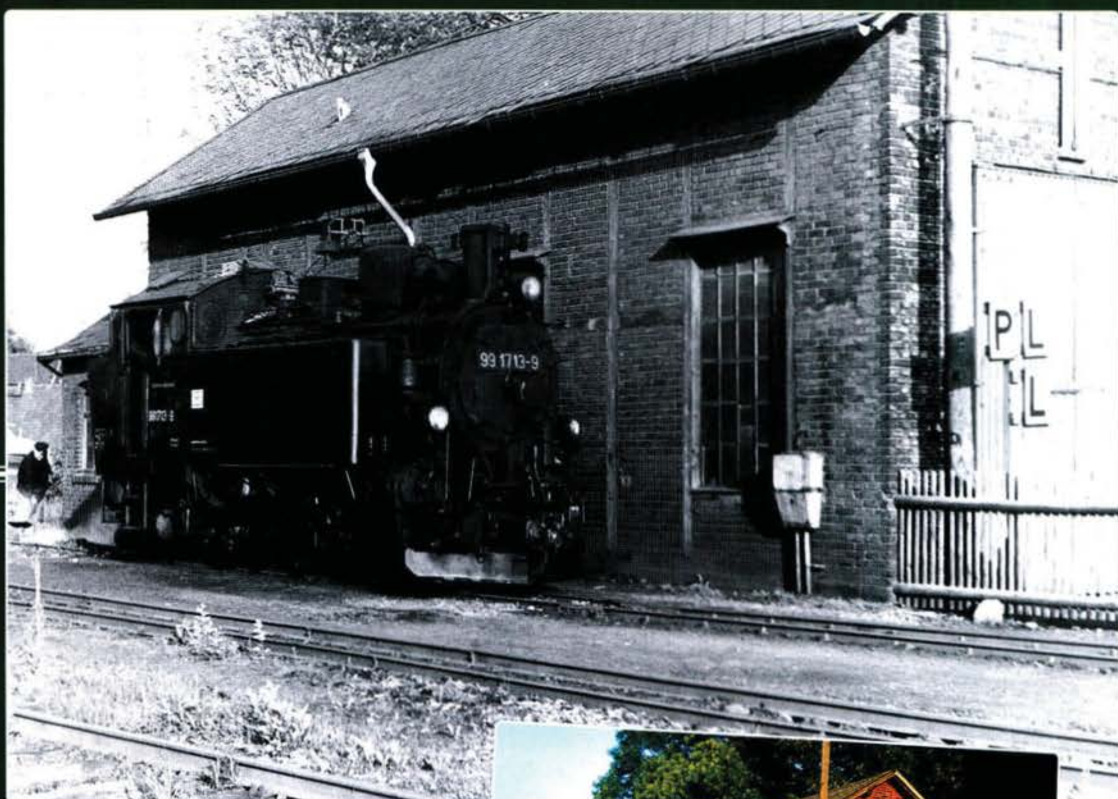


Vorher: 100 Jahre hat der sächsische Zugführerwagen 1441 k schon auf dem Buckel, der hier noch seiner Restaurierung harrt.

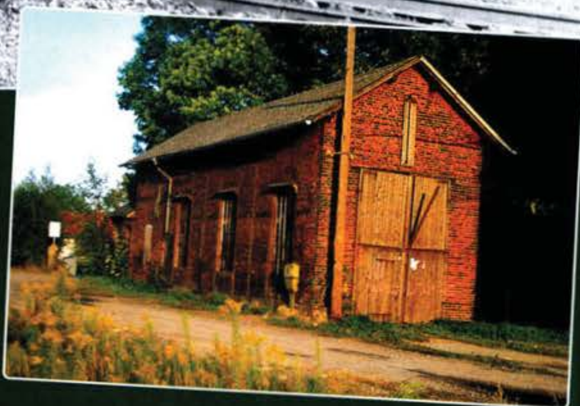


Nachher: Wahrhaft ein Schmuckstück ist der historische Wagenkasten dank der Aufarbeitung im Rahmen eines ABM-Projektes.

Fotos (3): P. Wunderwald



Kurz vor Einstellung des Reiseverkehrs 1972: Lok 99 1713, heute Radebeuler Museumsmaschine, vor dem Nossener Lokschuppen.



Dem einständigen Nossener Heizhaus, hier im Zustand vom August 2000, droht wie dem Lokschuppen in Carlsfeld der Verfall.

Foto: Slg. P.Wunderwald

Sie haben sich der Bewahrung und Pflege der noch immer zahlreich vorhandenen mobilen und immobilen Zeugen aus der Blütezeit des Wilsdruffer Schmalspurnetzes (siehe „Im Netz der Gabelstellen", MODELLEISENBAHNER, April-Heft 2000) verschrieben: Die Mitglieder der IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff mit ihrem rührigen Vorsitzenden Peter Wunderwald halten die Erinnerung an den vor 30 Jahren eingestellten traditionsreichen Bahnbetrieb wach.

Stück für Stück soll das einst über 100 Kilometer umfassende Schmalspurnetz, wie generell im Königreich und hernach in der kurzen Phase der Republik Sachsen üblich in der 750-Millimeter-Spurweite, wieder erlebbar gemacht werden. Dabei hat der eingetragene Verein, Mitglied im Kulturbund Sachsen, allerdings keine Streckenreaktivierung nach üblichem Verständnis im Sinn, sondern realistischere Wunschvorstellungen: „Es ist das Ziel der Mitglieder und Freunde des Vereins, die alten Trassen im gesamten Netzbereich und in der Fortführung bis Lommatzsch als kombinierte Rad- und Wanderwege wieder ins Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken", erläutert Peter Wunderwald.

Auf einem Teil ist das bereits möglich. Zwar nicht mehr mit der Bahn, aber immerhin mit dem Fahrrad lässt es sich auch angenehm rollen, fehlen doch die krassen Anstiege, wie sie auf Straßen vorkommen.

Mit dem reinen Trassenerhalt ist es aber nicht getan. „Dazu gehören auch die Hochbauten und Brücken, für die teilweise Denkmalschutz erstritten wurde", betont der IG-Vorsitzende und verweist darauf, dass das Carlsfelder Heizhaus durchaus nicht der letzte einständige Schmalspurlokschuppen Sachsens ist: „In Nossen, einst Endpunkt der Schmalspurstrecke Freital-Potschappel – Nossen, stehen sogar noch zwei, leider wie in Carlsfeld dem Verfall preisgegeben."

Der Ansatz, vor allem auch die Zweckbauten erhalten zu wollen, stand, wenngleich auch in weitaus bescheidenerem Umfang, bereits am Anfang der Vereinsgeschichte. „Wie heißt es doch so schön: Alles, was nicht vergessen ist, ist auch nicht verloren", hebt Peter Wunderwald an, während er sich zurückerinnert.

1984 war es, zwölf Jahre nach Einstellung des gesamten Schmalspurbetriebs, als „einige wenige Enthusiasten zur Gründung der IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff zusammenfanden", erzählt Wunderwald und ergänzt: „Damals war unser Gedanke, eine alte Bahnstation zu übernehmen." Die Wahl fiel auf den nur 900 Meter vom einst zweitgrößten →



Zeichnung: MEB-Archiv

Das Wilsdruffer Netz war Teil eines umfangreichen Schmalspurnetzwerks.

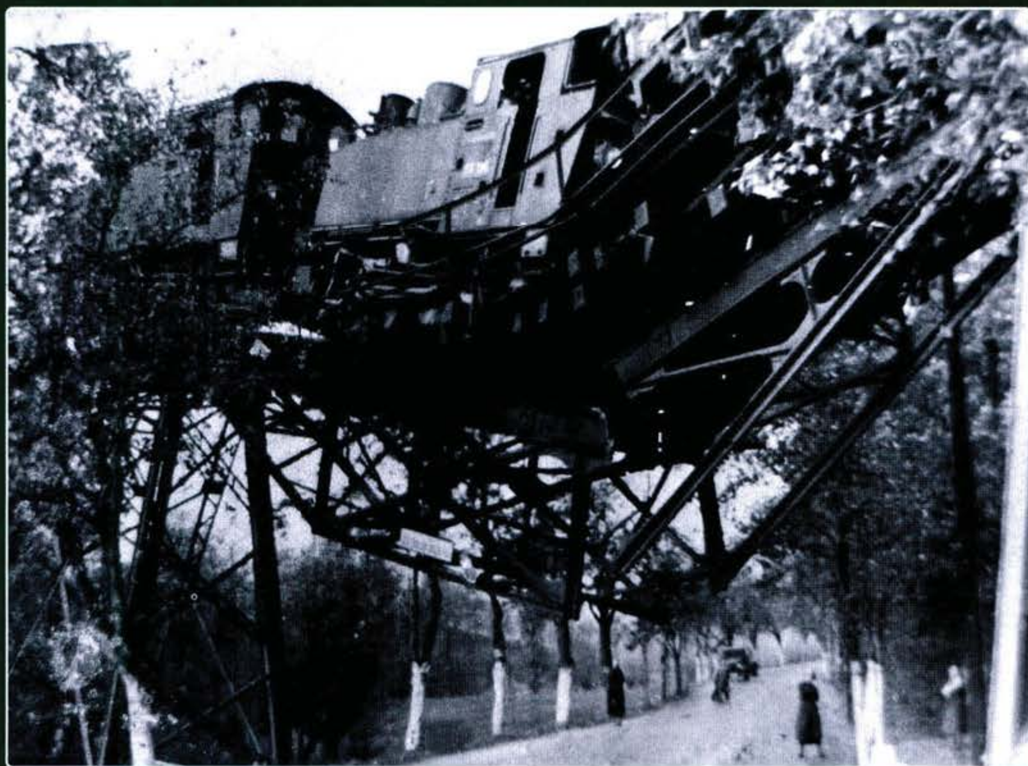


Foto: Slg. P.Wunderwald

4. November 1935: Unter den zwei VIK, 99704 und 99713, bricht um 8.35 Uhr die Wurgwitzer Eisenbahnbrücke in sich zusammen.



Foto: D.Bazold, Archiv Machel

Betriebsende naht: Mit dem Mittagszug ist 99 1694-1 bei Niederdittmannsdorf am 23. Oktober 1971 in Richtung Freital unterwegs.

deutschen Schmalspurbahnhof Wilsdruff entfernten gleichnamigen Haltepunkt.

„Seinerzeit ungenutzt und daher in einem desolaten Zustand", weiß Wunderwald noch sehr gut, welch heruntergekommenen Eindruck das kleine Gebäude damals machte. Der Haltepunkt hatte bis zum 23. Mai 1966 als erste Unterwegsstation an der

Verein dreht die Zeit zurück: Wieder Schmalspuratmosphäre in Wilsdruff

Strecke nach Meißen gedient. Mit Sinn für Symbolik übernahm der Verein den Haltepunkt auf den Tag genau 20 Jahre nach der Stillegung.

Noch im selben Jahr gelang die Rettung des Wagenkastens eines vierachsigen Bahnpostwaggons und dessen Überführung nach Wilsdruff. Dort lagen auch bald wieder die ersten Schmalspurgleise, so dass allmählich eisenbahntypische Atmosphäre zurückkehrte. Bis 1997 gelang es der IG, weitere Wagen oder zumindest Teile vor Axt und Schneidbrenner zu bewahren, sie zum Vereinsdomizil zu überführen und nach und nach aufzuarbeiten. „Zum aktuellen Fahrzeugbestand gehören der Bahnpostwagen 2680, der Güterwagen 2129, der Rungenwagen 97-25-58, der Rollwagen 97-01-27 samt Regelspurgüterwagen französischer Bauart, zwei Bahnmeisterwagen und der Wagenkasten eines Abteilpersonenwagens", zählt Wunderwald auf.

„Heute", so der IG-Vorsitzende mit berechtigtem Stolz auf das Erreichte in der Stimme, „finden unsere Besucher liebevoll restaurierte Fahrzeuge neben Wagen in Aufarbeitung und solchen, die noch auf ein zweites Leben, nun als Museumswagen, warten." Für den Wagenkasten des schon 100 Jahre alten Zugführerwagens k1441 hat dieses Leben bereits begonnen. Im Rahmen eines ABM-Projektes wurde er komplett neu aufgebaut.

„Der Nachbau der beiden einachsigen Drehgestelle ist vorgesehen", umreißt Wunderwald die Perspektiven des Waggons auf Vervollständigung. Was allerdings nicht billig wird: „Kosten in Höhe von über 20000 Euro", so der Vorsitzende, sind für den Verein kein Pappenstiel, und „daher sind wir jederzeit für Spenden dankbar." (Spendenkonto: 2937121000 bei der Dresdner Volksbank/Raiffeisenbank, Bankleitzahl 85090000)

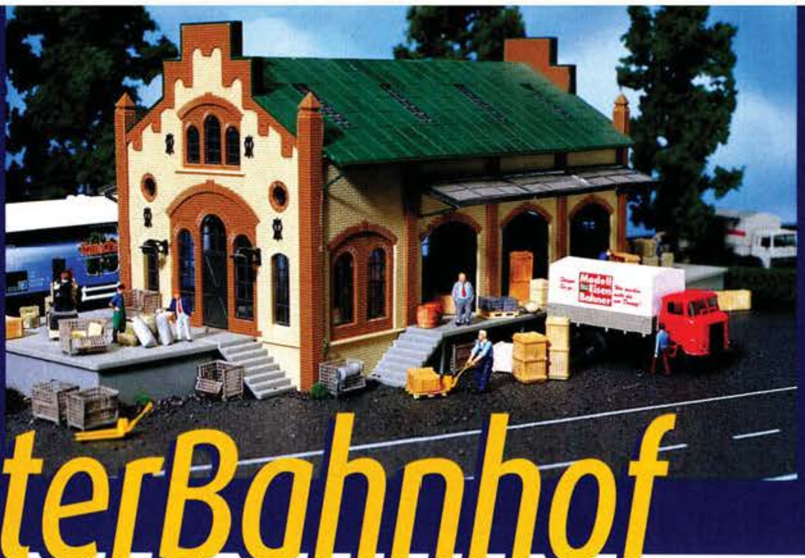
Derweil sind die IG-Mitglieder aber nicht untätig: Noch in diesem Jahr soll die Aufarbeitung von Rungenwaggon, Roll- und Regelspurgüterwagen abgeschlossen werden. Auch an der Restaurierung des ehemaligen Haltepunkt-Freiabtritts wird gearbeitet. Und das Zusammentragen historischer Dokumente und Aufnahmen, wie etwa jenen vom spektakulären Wurgwitzer Brückeneinsturz, sichert weiteres wertvolles Material für die Nachwelt.

Was manche als Manko sehen würden, nämlich das Fehlen eines Fahrbetriebs, empfinden die Wilsdruffer sogar als Vorteil: „Da wir keine Rücksichten auf technische Belange nehmen müssen, die heute für eine sichere Betriebsführung gefordert sind, ist es uns möglich, die Länderbahnepoche weitestgehend ohne moderne Zutaten wiedererstehen zu lassen", schwärmt Wunderwald.

Recht hat er: Wären da nicht die Autos auf der nahegelegenen Nossener Straße, man fühlte sich unweigerlich in die Zeit der Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen zurückversetzt! *Karlheinz Haucke*

Teil 2 im November-Heft

▸ Verkaufen ▸ Suchen ▸ Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

www.miki-klose.de G

LGB-Loks-Wagen u. Zubehör - sowie Sammlerstücke Pola- u. Piko-Gebäu-de. Tausch auch möglich. Liste anfordern. Tel. (0201) 697400 Fax: (0201) 606948

28001 Rügendampflok 320,- Euro; 21962 2095 mit Sound 420,- Euro; Bachmann-Shay 400,- Euro; 22802 NWE 21 grün 600,- Euro. Peter Schröter, Fr.-Ebert-Str. 4, 06785 Oranienbaum, Tel. (034904) 21622

Roco-Digital, Lokmaus 2 10760, Verstärker 10761, Trafo 10718, zus. für 50,- Euro zu verkaufen. Tel. (07032) 34792

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0-, WS- oder GS-Halbzug. Div. Typen FP 250,- EUR. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Wiking-H0-Modellautos: Opel Rekord, Kapitän / '59 Mercedes 230 '68 / 280 SE Cabrio / 600 71/75/300 SL Coupe 54/VW T1 66 Montagewagen, 59 Kastenw. Hanomag Pritsche Bj. 66/68 VB. Tel. (030) 01629385677 ab 20 Uhr

www.kehi-modellbau.de G

Trix-Express-Anlage, 3,3 x 1,4 m, neuwertig. 5 Dampf-, 2 E-, 1 Diesellok, 2 Triebwagen, 25 Pers.-, 32 Güterwagen, 18 Weichen, 8 schaltbare, 4 Entkupplungsgleise, 1 Schaltpult, 2 Trafos, 1 Netzgerät. VB 2000,- Euro. Tel. (0911) 4468445

Märklin-Blech-Replikas: Geldtransporter Ar-Nr. 1101 295,- EUR; Rennwagen Ar-Nr. 1947 195,- EUR; Mercedes 300 SL Nr. 1952 195,- EUR; 40 Jahre Baden-Württemberg: Junkers-Flugzeug 52 Nr. 1980 495,- EUR; Schuco-Nautico Nr. 3100 245,- EUR. Tel. (02202) 53158 o. (0171) 2419154 nach 18 Uhr

www.bierwagenmodelle.de G

H0: 250 FZ-GS, Li. 43054, WS-Triebfz. DB/SBB, Mä.-Blechw. 362 bis 393, 341/2J/3/4J 327, 40 Mä.-Signale; Autos: 50 Brekina-LKW Ep. III, Espewe, Vero; Fl.-Modellgleis, Bel.-Sätze Mä. Tel. (030) 7431868

Computergestützte Gleisplanung und Planung von Gleisbildstellpulten für alle Nenngrößen und Systeme. Ausführliche Info gegen EUR 2,56 in Briefmarken (Vergütung bei Auftragserteilung). Kostenlose Kurzinfo unter RainerDold@t-online.de, R. Dold, Hartenricht 2, 92546 Schmidgaden.

Div. Gartenbahnleuchten Spur G, eig. Herstg., Mat.: Holz, MS, AL, Plast. Prospkt. geg. Freiumsch. Hans Kroker, Freiligrathstr. 6, 02797 Oybin (0173) 5619274

Wegen Umzug, im Aufbau befindliche Märklin-Dig.-H0-Anlage zu verkaufen.2,7 x 4,95 m, teilbar in 6 Module. Materialwert ca. 1700,- EUR, Preis VB. Tel. (08845) 1701

Zubehör H0, TT, N und jetzt auch LGB, auch rollendes Material und Gleismaterial. Andere Produkte auf Anfrage. www.Marios-Modellbahnwelt .de G

2 Originalmodelle 1 : 25, Chemie-Anlagen, für LGB, H0 und Ähnliches. Maße: 104 x 50 x 126 (H), 40 x 60 x 70 (H) cm. Tel. Düsseldorf (0211) 750387

www.harzbahnmodelle.de G

Schiebebilder für 4-achs. Turmwagen 700 265, bad lg (70.1), Schmalspurloks sä. IVK 99 534/35, Franzburger Kreisbahn 99 5621/22, Pfalz-Kasten-lok L1 99 087/89, Feldbahn-lok/Trümmerlok Nr. 1 - 12, Triebwagen VT 137 (rote und rot-beige Lackie-rung). 2 Bogen für 10,- Euro (im Brief-umschlag zusenden). Hans-Joachim Spieth, Bärenhofstr. 27, 70771 Lein-felden-Echterding.

Hobby-Drehbank Unimat I mit Teilapp. 400,- Euro; Pico: 011518; 032157; 411147; 66, je 50,- Euro; 91791 Hrs.; 91338 Mbg.; 185 - 195; VT 137 rot-elfenb.; VT 137 lila-elfenb., je 60,- Euro; BR 553784 40,- Euro; BR 56 AEG 80,- Euro. Tel./Fax (0711) 692796. Suche VT 137 blau-elfenb.

LGB neu 60 % vom Neupreis. Wagen: 1 x 43570, 1 x 30730. Gleismat.: 1 x 16050, 1 x 16150, 8 x 16000, 4 x 10610, 1 x 10001. Tel. (030) 548011 54, (0172) 8772211

Pico-Express: E18, 44, BR 50, 64, 81; Gehäuse: E 44, BR 64, Etat, 95, 106; Pico-Trafo; TT: Seltene Qu Europabahn 221 rot/beige/rot unbeschriftet; MY, M61, B204, Autos. Tel. (03473) 814610

LGB-Beschriftungssätze. Katalog gegen 4,08 Euro in Briefmarken. Info bei Tröger Modellbahnbeschriftungen Ilm, Im Winkel 1 A, 14974 Ludwigsfelde. Tel. (03378) 874285 G

www.hsb-fahrzeug-cd.de G

LGB: Loks und Wagen zu verkaufen, RhB, DR und anderes. Tel. (0173) 1785761

Biete diverse russische Modelle H0, Liste frei. Peter Kondratiev, , RUS-199155 St. Petersburg **G**

Modellautos H0: Rietze, Busch, IMU, SES. Lagerräumung bis 50 % billiger. Peter's Spielkiste, Am Römer 18, 55234 Monzernheim, Tel. (06244) 57167 und Fax **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

LGB-Gleise Großkreis und Gerade, Bogenbrücke, Schienenbus, Abteilwagen, Gepäckwagen, Tender mit Sound. Abholung Gebiet Niedersachsen möglich. Tel. (0441) 72378

Suche Roco-Minitanks: Kataloge und Newsflyers bis 2000. Bert Gybels, Statiestraat 34/3, B-3200 Aarschot/Belg., Tel. (0032476) 94428 0

Su. PEBE-Modellbaukästen sowie Einzapfbaukästen und Großblockbaumeister (alles DDR). Thomas Kuhlendahl, Königsberger Str. 22 a, 27711 Osterholz-Scharmbeck

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen sauber und gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800-er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Faller-AMS, Wiking! Hole ab, zahle bar - rufen Sie an! Wengler, Tel. (07308) 921918 abends

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Märkl., Fl., Roco, usw., auch größere Sammlungen. Sylvia Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 und Fax

Sammler sucht Loks, Wagen, neu oder befahren, alle Spurw. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld Tel. + Fax: (06621) 78273

Umfangreiche Sammlung: Spur I oder H0 bis EUR 50.000,- im Tausch gegen Eigentumswohnung in Ludwigshafen oder Dietzenbach, vermietet. Tel. (06324) 1633 (0173) 3075036, W. Kamb

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlung oder Einzelstücke, alt oder neu, befahren oder unbefahren. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Elektron. Fahrpult Piko 1771/010 Tel. (0391) 7315825

Alte Blecheisenbahnen Spur 0 und I sowie Zubehör, auch defekt, von den Firmen Märklin, Bing, Bub, Krauss. Doll von Blechfreund gesucht. Tel. (02161) 590081

Suche Spur S Stadtilm, rollendes Material, auch defekt oder stark bespielt und Spur 0 Stadtilm, gerade Schienen und Liebmann-Triebwagen und -Anhänger. Tel. (0351) 4012437

Spur I Fulgurex/Aster (Live Steam) BR 62 002/DR od. 62 001 DB (Art.-Nr. 1222), mögl. mit RG-Steuerung (mind. 3-Kanal). Tel. (030) 4239201 Mo. - Fr., 10 - 21 Uhr

Kaufe Modellbahn Spur H0 u. N, auch ganze Sammlung/Anlage. Zahle 35 % vom Neupreis. Daniel Kühne, Tel. (02421) 123877 Fax (02421) 123878

Suche Roll-, Gleis- und Fahrleitungsmaterial Spur 0m. Möglichst kompl. Roco Alpin-Line Programm, aber auch andere Hersteller. Auch Signale.
Chiffre M-9/36407

TT und LGB: Suche alles von LGB und TT, Einzelstücke oder ganze Anlage oder ganze Sammlung. Tel. und Fax (0341) 4613285

Kaufe Ihre Spielzeugsammlung, z.B. alte Modellbahnen und -autos, Lineolfiguren sowie alles Antike! Gern Sammlungen, Geschäftsauflösungen, Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Bemo: RhB-E.-Traktor Nr. 1270122 Güterwg. Nr. 2255110, 2270120, 2250118, 12 Gleise 4230000. Alles neuwertig 170,- Euro. Tel. (0034974) 218686 Handy (0034678) 565987

Mä. H0: Museumswagen 1999, 2000, 2001, à Euro 40,-, Blechwagen-Set 00100 Euro 85,-, Z 2001 + 2002 Euro 35,- / 33,50, Trix H0 2002 Euro 37,50, Porto Euro 3,70. Gerd Lüdtke, Tel. (07331) 62448

Metrop 207 DRG E 7132 grau 800,- EUR; Kat.-Nr. 796 SBB Ae8/14 11801 1000,- EUR; 717 SBB C4/5 2702 600,- EUR; 713A SBB Ae3/6 II 10409 450,- EUR;709 BCS Ce4/6 800,- EUR; 692 BCS Ce2/4 781 weinrot 1000,- EUR; Fulgurex 2022 SBB Ae8/14 11801 zwei Versionen á 900,- EUR; 2210 DR 18201 hellgrün 1350,- EUR; 2058/2 SBB Ae8/14 11852 700,- EUR. Die neuen Modelle werden pers. überbracht. Tel. (01272) 5519

Größere Sammlung Loks und Personen-/Güter-Wagen, viele Block-züge, in GL/WS. Themen: Schweiz u. europäische Zugverbindungen. Bitte Liste anfordern. Daniel Häni, Postfach 77, CH-8157 Dielsdorf. E-Mail: daniel.haeni@syngenta.com

Aus Trix-Expr.-Anl. u.-Samml.-Aufl. viele Wagen u. Zubehör zu verk., z. T. Raritäten, Liste m. Freiumschl. 1,12 EUR anfordern. Tel. (05632) 5471 ab 18 Uhr

Verkaufe H0 Roco: (63007) ET 420 rot für 120,- Euro oder Tausch. Jörg Stepputat, Waldbeckerstr. 62, 39110 Magdeburg, Tel. (0177) 5404321

Raritäten zu verk.: Trix BR 18, schw., S3/6 grün, BR 01 grün, ELD 3-teil. rot, VT 08, Fleischmann VT 1371, verschiedene Versionen, BR 41, grau, Hamo V 80, V 160, E 18 blau, grün. Klaus Füngers sen., Am Volkspark 43a, 59269 Beckum Tel./Fax: (02525) 4108 ab 18 Uhr.

Trix-Express-Anlage, loses Zubehör. Hans Deinzer, Bayreuther Str. 6, 95490 Mistelgau, Tel. (0170) 2654022

Piko: 58036 Set Köl Euro 60,-; 50026 BR41 DR Euro 85,-; E 42 DR Euro 75,-; E 11 DR Euro 75,-; 51024 BR 181 Cargo Euro 90,-; E 211 DR Euro 75,-; 50012 BR 03 DR Euro 75,-; BR 86 Euro 30,-; Saxonia Euro 100,-. Tel. (030) 60530102

Märklin: H0-Diesel-Urahnen in Metalledition (3 Loks) absolut neuwertig. Liliput 3-Ltr.: BR 45 neu, gerne im Tausch gegen Original-Bundesbahn-Lokbeschilderungen oder Betriebsbücher. Angebote / Gebote bitte schriftlich an: Klaus Kreußel, Nordbahnhofstraße 90, 70191 Stuttgart **G**

Verkaufe Märklin: 33531 160,- Euro; 34121 180,- Euro; 43981 130,- Euro; 42752 130,- Euro; 45091 80,- Euro. Gottfried Wolf, Tel. (06486) 902797 oder (0171) 1624267, ab 16 Uhr

Verk. VT137 von Gützold, 2-teil. rot/beige für 35,- Euro; VT137 v. Piko 3-teil. violett/beige für 50,- Euro; BR 106 von Piko für 35,- Euro; 5 x Flügelsignal von Siba für 10,- Euro pro Stück; verschiedene TT-Weichen. Suche Roco- E-Lok 143, Nr. 63559. Zuschriften an: Uwe Bartkowiak, St.-Petersburger-Str. 41, 18107 Rostock

Fleischmann: ICE-Amtrak 5-teilig (4440, 4441, 4441, 4444) 250,-. HAG im OK 3L-WS Nr. 182 (Ae4/BLS braun) Nr. 101 2L-GS (Roter Pfeil) je 150,-. Tel. (09131) 55530 (19 bis 20 Uhr)

Märklin 3036.2 digital 190,-; 3037.1 digital 145,-. Tel. (07953) 238

Verk.: Roco-Pop-Wagen 1 : 87, 449 17, 44918, 44919, 44920, 44921, neuwertig, 6 Wagen nur kpl. VB 160,- Euro. Bernd Schumacher, Tel. (02732) 86647

Märklin-Eisenbahn, verpackt, 300 Schienen + Weichen, Oberleitung, 5 Trafos, 21 Wagen, 25 Loks, 4-teil. S-Bahn Berlin, pauschal 1800,- Euro. Liste anfordern: Tel. (02381) 487166

Roco: BR 290 90,- Euro; BR 112 90,- Euro; BR 118 80,- Euro; Fleischmann: BR 111 90,- Euro; BR 220 90,- Euro; Bemo H0e: Wismarer Schienenbus 90,- Euro. Tel. (040) 66997232

Verkaufe Spur H0: Lemaco 01 1515-4 DR 1550,-; 01 1100 DB 2200,-; 001 173-4 DB 1950,-; E 16 DRG 950,-; Lemke 18 201 950,-. Tel. (030) 67689806 nach 18 Uhr

Roco: BR 29, 90,- EUR; BR 112 90,- EUR; BR 118 80,- EUR; Fleischmann: BR 111 90,- EUR. Tel. (040) 66997232

Verkaufe: H0-DDR 01504 grün 120,-; BR 91 80,-; BR 84 130,-; BR 23 65,-; BR 89 60,-; BR 42 120,-; BR 56 75,-; BR 38 60,-; sowie weitere Dampf-, Diesel-, E-Loks und Triebwagen. Tel. (0341) 4414239

Priv. Liliput-Auflösung: BR 05 DB 140,-; BR 05 grau m. Adler 155,-; BR 05 Vollverkl., limit., rot 160,-; BR 62015 Museumsedition 160,-; BR 45 DRG 155,-; BR 42 DB 140,-; BR 52 m. Adler, grau, 155,-; Tarnset 852 m. BR 52 + 4 Wg. 210,-; BR 184 hellblau/Bayern 125,-; württemb. IV H dunkelblau Reichsbahn!! 165,-. Alles neu bis Bestzust. Tel. (06126) 4929

Picotrafo m. Kurzschl.-Sicherung; DMV-Schürzen / 01504-Bausatz; BR 24, 50, 52 K, 55, 64, 66, 81, VT 3 DRG / DB, BN 150; Pico-E 46, 44, VT 33, BR 64; Oberlichtwg. BR 106 rot-"GDS"; Panzer. Tel. (03473) 814610

Verkaufe 10 Lokdecoder Roco-Lenz 10738, für Wechselstrombetrieb, zu einem günstigen Preis. A. Lang, 74321 Bietigheim, Tel. (07142) 65032

Märklin-Porschezug, bestehend aus E-Lok BR 152, 4 Zweiachs-Waggons digital, C-Sinus, neu u. unbespielt 500,- EUR. Tel. (0711) 7546665 ab 19 Uhr

www.gueterschuppen.de G

Anzeigenschluß
für das Heft 11/2002
ist am 18. September 2002

Hofzug von Kaiser Wilhelm II (ungefahren) gegen Gebot. Tel. (030) 54801154, (0172) 8772211

Verkaufe: Mä 2866 Junkers-Flugz.-Transp.-Zug 210,- EUR; Fl-Set 4892; Wü-Nebenbahnzug T3 + 5PIG-Wg 170,- EUR; Fl 4160 BR 38 DRG 120,- EUR; Fl 4124 BR 53.3 80,- EUR. Tel./Fax: (06131) 362034

Tausche (auch Verkauf) Roco-Donnerbüchsen Ep. III + IV (98er) S-Serie mit Silberdach) und SM BDmse der CEH (Sondermodell Balkan-Exp. 1) gegen CSD BDMse sowie anderen DR-Ep.-IV-Wagen von Piko, Roco oder SM Reisezugwagen der DR, CSD oder SZD; Tel. (035471) 80766

Piko, Gützold, Schicht: Packungen / Loks / Wagen / Zubehör solange vorrätig. Neuwertig und gebraucht, z.B. Zirkus Starts. 36,-; BR 52 59,-; 32100 BR 52 DR Steifrahmentend. 105,-; G8/1 57,-; Reihe 32 SNCF 56,-; BR 86 46,-; BR 106 66,-; BR 244 36,-; VT 137 2-teil. violett/elfenb. 93,-; + signalrot/elfenb. 69,- + rot DB 79,-; Eilzugw. 16,-; Weichenpaar 13,-; Baus. Bhf. Grünberg 10,- usw., umfangr. "Piko-Liste" nur gegen 1,12 Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 G

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben.
   Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht.
  Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.
Die Redaktion erreichen Sie mit
redaktion@modelleisenbahner.de
und die Anzeigenabteilung mit
anzeigen@modelleisenbahner.de

Verkaufe: HAG-Dopellok Ae 8/8 (BLS) 340,- EUR; LIL-Set 1847 Bad. IVh (blau) + 4 Wagen 230,- EUR; FL 4141 BR 24, DB 80,- EUR; Fl 4063 BR 64, DRG 80,- EUR; Fl 4010 T3 DRG 100,- EUR. Tel./Fax: (06131) 362034

Priv. H0-Auflösung: Roco, BR 18201 grün Museum 210,-; E 118 blau DB 60,-; Rivarossi, BR 10001 140,-; 77 DRG 80,-; E 19 rot Adler 80,-; BR V 320 DB 85,-. Tel. (06126) 4929

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:



5 Zeilen für nur 5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag, Anzeigenabteilung, Biberacher Str. 94 D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl   Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € ______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € ______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27; n. 01558 Großenhain: Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7; n 01773 Altenberg: Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Zwickauer Str. 128;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04509 Delitzsch:** Modellbau Sebastian, Bismarckstr. 9;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06116 Halle:** Modellbahnen Hoffmann, Delitzscher Str. 112;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gumiak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07318 Saalfeld (Saale):** Saalfelder Lokschuppen Modellbahn& Zubehör, Bahnhofstr. 6;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17; Werner Hartig, Chemnitzer Str. 72;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstübl im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10178 Berlin:** Breier Spielbahnhof, Alexander Platz, Berlin Mitte
- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breier Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str. Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breier Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **14712 Rathenow:** Sandbrink, Berliner Str. 1;
- **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Ritterstr. 83;
- **15230 Frankfurt/Oder:** Spielzeugfachgeschäft Heike Bühmann, Karl-Marx-Str. 179;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok In-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20099 Hamburg:** Modell & Hobby H.P.A. Schnellhaß GmbH, Lange Reihe 25; Modellbahn Kiste Inh. Manfred Wolter, Lange Reihe 17;
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Kinderparadies Hamburg GmbH, Neuer Wall 7; Markscheffel & Lennartz Im Finnlandhaus, Esplanade 41; Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **21682 Stade:** Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Modellbahnen Oststeinbek Max Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22761 Hamburg:** Modellbahn Bahrenfeld Inh. E. Barthels, Bahrenfelder-Steindamm 68a;

22767 Hamburg-Altona: Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;

- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23701 Eutin:** Janus Modellbahnen Inh. Karin Janus, Peterstr. 12;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26441 Jever:** André Hepner Modellbahnen, Frl.-Marien-Str. 6;
- **26603 Aurich:** Schüt + Duis Sport + Freizeit, Burgstr. 21-23;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28213 Bremen:** Modellbahn Welsch, Klattenweg 22/24;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **33790 Halle:** Schoregge Modelleisenbahnen, Lange Str. 70;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel: Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153**
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbauer Str. 133;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal; Hobby + Technik**
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen André Broders, Jenasteg 6;
- **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise &

Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
• **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str9;
• **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Hugenottenstr. 10, hinter ehem. Poliklinik Nord;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal:** Trienes, Grenzwaldstr. 15;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schul, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44137 Dortmund:** Karstadt Dortmund Abteilung 268, Westenhellweg 30-36;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44809 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dr.-Ruer-Platz 6;
• **44879 Bochum:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47638 Straelen:** Modellbau Seiler, Josefstr. 2;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Rösrather Str. 47;
• **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen, Bensberger Str. 80;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10;
• **58097 Hagen:** Hagener Hobby, Altenhagener Str. 18;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Engelbracht, Bahnhofstr. 14;
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus am Markt, Ellenbogengasse 6;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **70569 Stuttgart:** TT-Hobby 33, Schwarzwaldstr. 33;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78056 Villingen-Schwenningen:** Zum Lokschuppen, Bernerstr. 3;
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79102 Freiburg:** Die Modellbahn, Hildastr. 7;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
• **79312 Emmendingen:** Spiel+Technik Jürgen Kansten, Markgrafenstr. 22;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Belcken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85764 Oberschleißheim; Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B**
• **88131 Lindau:** Spiel&Hobby Koch, Storchengasse 3;
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36; Modellbahn Schweiger, Färberstr. 11 im Maximum;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel, Attenberg 1;
• **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98530 Dillstädt: Modellbahn-Shop Pabst, Obernrohrerweg 4 A**
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Lokschuppen Sömmerda Inh. Axel Stadelmann, Karl-Marx-Str. 2; Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst.

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Doval;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

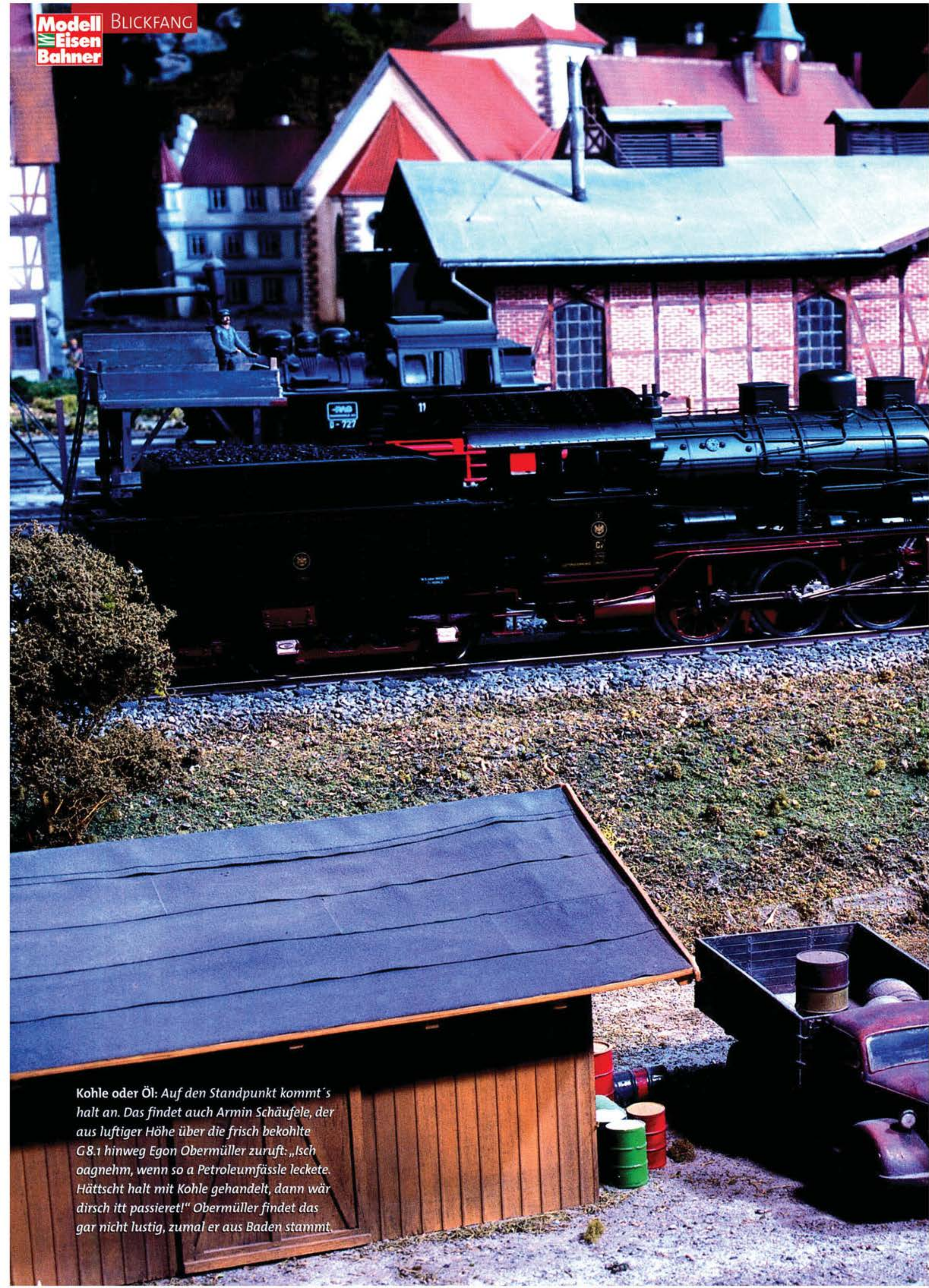
• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nacht. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;



Kohle oder Öl: *Auf den Standpunkt kommt´s halt an. Das findet auch Armin Schäufele, der aus luftiger Höhe über die frisch bekohlte G 8.1 hinweg Egon Obermüller zuruft: „Isch oagnehm, wenn so a Petroleumfässle leckete. Hättscht halt mit Kohle gehandelt, dann wär dirsch itt passieret!“ Obermüller findet das gar nicht lustig, zumal er aus Baden stammt.*

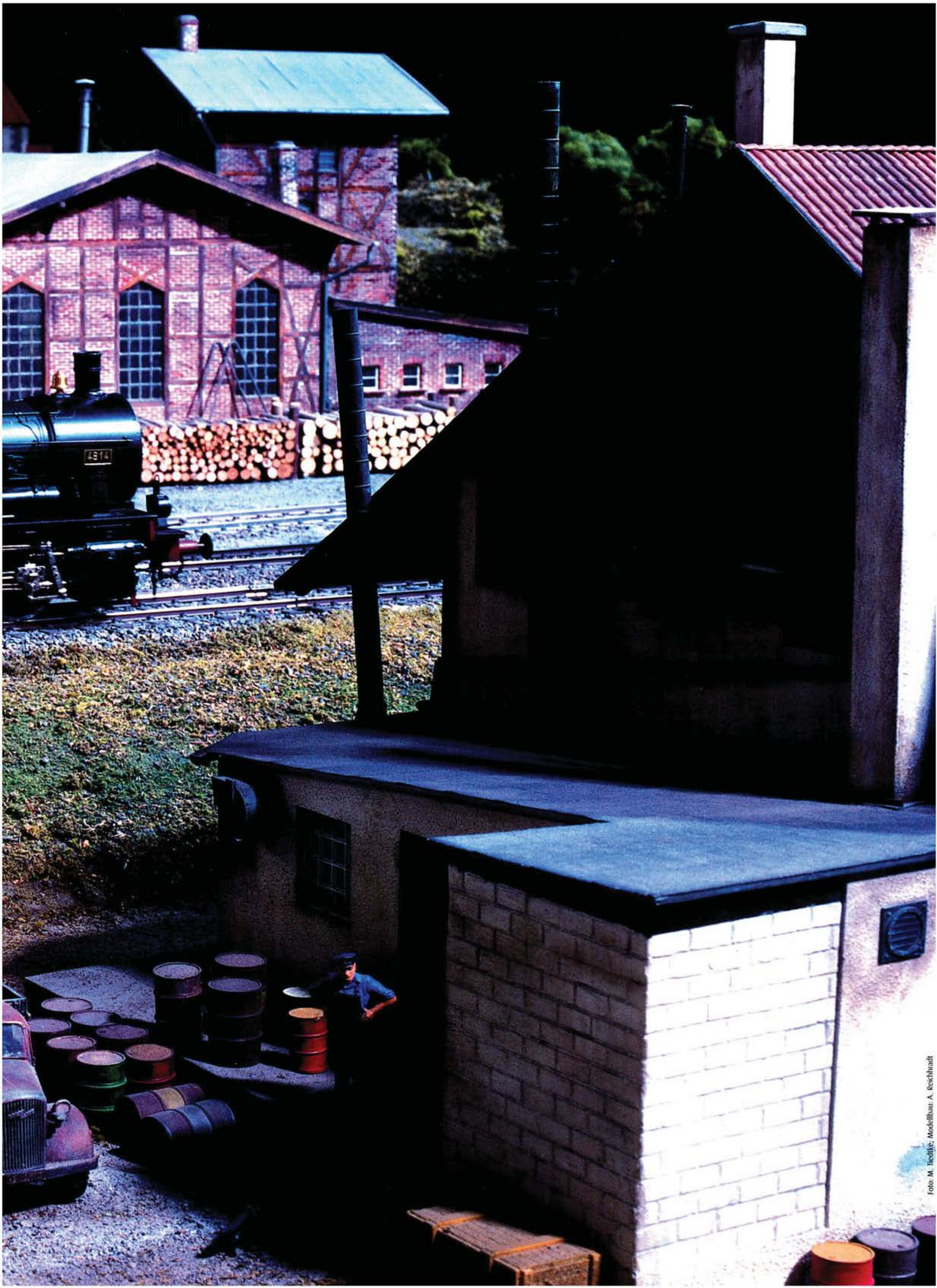


Foto: M. Tiedtke; Modellbau: A. Reichhardt

Suche Modelleisenbahnen H0, TT, N, Z, LGB u. Spur I. Einzelne u. auch größere Sammlungen. Reinhard Stöckel, Leipziger Str. 46, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923966 und Fax

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Märkl., Fl., Roco usw., auch größere Sammlungen. Sylvia Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 und Fax

Ich kaufe gerne Ihre Modellbahn von Märkl., Flm. Roco usw. Bevorzuge gern große Sammlungen. Bin Selbstabholer u. Barzahler. Tel. (05608) 95023 Fax 95025

Suche Märklin H0: 48290 Torpedopfannenwagen. Tel. (06621) 63484 abends

anzeigen@modelleisenbahner.de

Suche von Trix: 22593 Big Boy Tel. (07258) 7303 abends

Suche: H0 Westmodel BR 14, Roco BR 58, Trix Fine-Art BR 79, M + F Bausätze. Auch Einzelteile u. beschäd. Lokomotiven, Teilmontagen o.Ä. - Alles anbieten. Tel. (09273) 1328

Suche Rivarossi: BR 98.0, auch defekt. Tel. (0341) 4012676 Fax: 4012 677

Suche Hobbytrain V65 in Gleich- oder Wechselstrom, auch defekt DB oder TAG, auch Einzelteile. Bernd Schumacher, Tel. (02732) 86647

Sie möchten Ihre H0-Modelleisenbahn verkaufen? Dann ist dies die richtige Tel.-Nr.: (02256) 695 oder (02256) 7408. Rufen Sie einfach an!

Suche: H0-Piko-Express: Schleifer ME101, 1020, BR 71; auch Lok als Ersatzteilspender; auch Nachbauteile. Reiner Müller, Kopenhagener Str. 9, 17493 Greifswald, Tel. (03834) 844035

Suche Piko 53048 Mod.-Büffetwagen DR Ep. III und 53047 Mod.-Wagen 2. Kl. DR Ep. III. Klaus Klinke, Ledebourstr. 60, 12623 Berlin, Tel. (0174) 3166306

Suche Märklin-H0-Lok BR 523329 ohne Tender, suche Mä.-H0-E-Lok-Gehäuse BR 120001-3 oder 120114-4, suche Fahrwerk für belg. Triebwg. Nr. 3426, suche Gehäuse Triebwg. SBB blau Nr. 3127 oder 33865, suche Motor für 3450 oder 3451 oder 3452 oder 3453, suche Fahrwerk für 3526 oder 33201, suche Fahrwerke für 3345, 3340, 3331, 3156, 3040, 3039. Anrufe unter: Tel. (02203) 12666

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Verkaufe TT-Loks und -Wagen von A wie Arnold bis Z wie Zeuke. Anfragen unter (0162) 8467211

www.tt-koch.de G

Drehscheibe aus Bausatz 50,-; E-Loks; Wagen; 6 Motore 39,-; Autos; Häuser; Espewe-Roburbus; Schürzenwagen; BR 35; Tastenpulte. Tel. (03473) 814610

Verkaufe von Rokal, Zeuke u. BTTB Tillig Loks u. Wagen, Persw. + D-Zugwg. Werner Röstel, Oberbornstr. 11, 56154 Boppard, Tel. (06741) 2769

BTTB-Loks BR 242 in OVP, 2 x BR 130, BR 23, BR 103, BR 107, BR 221, V100 blau, Wagen 13760A, 2 x 13630A, 3 x 13615A, 1 x 13810A, 3 x 15316, 3 x 13215. Wagen m. Metallrädern. Tel. (0511) 887268

www.gueterschuppen.de G

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Rokal und Berliner TT-Bahnen gesucht, Loks, Wagen, Ersatzteile. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

Rokal TT gesucht: Loks, Wagen, Schriftmaterial. E-Mail: manfred.albersman@t-online.de Manfred Albersmann, Hochstr. 28, 41334 Nettetal, Tel. (02153) 405555 ab 18 Uhr

Suche für TT Bier- und Werbewagen vom Typ 2-achs. Kühlwagen der Firmen: Beu, Wörner usw.; auch Wörner-Kesselwagen. Thomas Kolb, Alb.-Schweitzer-Ring 10, 08112 Wilkau-Haßlau

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Kato: Eurostar 12-tlg., Originalverpackung, 1 x gelaufen für Euro 170,- zu verkaufen. Tel. (04385) 810 und Fax

Verkaufe Fleischmann Spur N: E-Lok 7335 und 7334 für je 90 EUR (Baureihe 110). Jonathan Klehr, Unterm Eberg 32, 58802 Balve, Tel. (02375) 913820 E-Mail: Jonathan Klehr@EPost.de

Verk. Fl.: BR 50 125,-; BR 103 100,-; BR 91 70,-; Brawa: E42 70,-; Trix: V 60 75,-; Arnold: BR 111 65,-; BR 152 70,-; Roco: BR 1044 65,-; E 44.5 70,-; Startset mit V 200 80,-; alles neu und Weichen N-Anlage 1,20 x 80, alles neu mit Fahrdraht 500,-; Piko BB 9200 25,-; BR 118 dreis Ausf. 20,-; sowie Wagen von 8,- bis 20,- Euro neu. Tel. (0160) 2507928

Verk. Spur N (alles neu - nur Probe gelaufen) für ca. 60 % vom Neupreis; Loks: u. a. Trix BR 44 DR, Arnold BR 015, BR 75 DR (Digital Lenz) Brawa V 100 DR, BR 132 DR, V 180 DR. Wagen ca. 50 Stück, fast alles DR Ost. Liste gegen Freiumschlag. (0172) 8772211

FM 7094 BR 94 Euro 60,_ 7162 BR 38 Euro 65,-; 7334 B140 Euro 50,-; 7077 BR 78 Euro 65,-; 7030 BR 91 Euro 40,-; 7030 BR 614 Euro 75,-; 7334 BR 140 Euro 50,-; 7171 BR 012 Euro 65,-; Brawa E42 DR Euro 75,-. Tel. (030) 60530102

Ladegut: Verschiedene Ladegüter für Spur N zu verkaufen. Liste gegen Freiumschlag an: René Greifendorf, Postfach 10 04 26, 41004 M.-Gladbach oder Mail: RGreifendorf@web.de

Sammlungsauflösung -N-: Liste gegen Rückumschlag. Eberhard Winkler, Castorring 20, 16321 Bernau, Tel. (03338) 707418 ab 19 Uhr

Spur N: Arnold 2015 BR 265 DB rot 89,-; 2212 BR 75 DB 79,-; 2224 T3 BLE grün 74,-; 2217 BR 05 DR Stroml. rot 139,-; 2286 preuß. T 12 grün 84,-; 2545 BR 36 DR 99,-; 2322 BR 141 DB beige/türk. 89,-; 2323 BR 41 DB blau 84,-; 2328 BR 111 DB neurot 89,-; 2416 Re4/4 beige/rot SBB 84,-; 2457 bay. ES1 DRG braun 109,-; 2468 Krokodil braun SBB 146,-; 2913 Indusi-Messw. gelb 65,-; 2923 Kittel DRG grün 69,- usw!! Alles neuwertig! Weitere Fahrzeuge auf An-frage, auch Gebrauchte! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

Suche Minitrix: DB-Rangier-Lok V 260 in Türkis. Neuwertig wäre super!! Sebastian Leppin, Nicolausstr. 7, 34560 Fritzlar, Tel. (05622) 6036 oder (0177) 5204057

Spur N: Fahrzeugsammlung oder grosse Komplett-Anlage von Sammler gesucht. Rolf Luitjens, Tel. (0421) 5288938 oder (0177) 5180889, Fax (0421) 5286778

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 925 9040 oder E-Mail wkuli@t-online.de

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche: Spur-N-Sammlung oder große Anlage mit viel Zubehör, jeder Größenordnung, Angebote bitte an: Heiko Trachsel, Schlade 29, 34320 Söhrewald, Tel. (05608) 5556 Mobil: (0172) 2355360

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Die 01504 in Spur I, Livesteam, hat Funkfernsteuerung, Ölpumpe im Rahmen. Die Mischgasheizung reicht für 1 Stunde Fahrzeit, heizt zügig. H. Zeuschner, Enckestr. 4 10969 Berlin. Tel. (030) 2512361

LGB-HSB-Dampflok 997243-1, limitierte Edition von 1999, Vitrinenmodell - gegen Erstattung des Kaufpreises. Tel. (040) 6553146

Märklin Spur I: Neuwertige Loks u. Wagen zu verkaufen. Tel. (02381) 402901 oder 402361LGB: F 7 Santa Fe A + B, Sound analog 450,- EUR, Aristo Craft: GE U 25-IB CSX 110,- EUR, 8 div. US-Güterwg. LGB + Aristo komplett 225,- EUR, alles neuwertig. Tel. (035243) 52087

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Suche Spreewaldbahn-Schneepflug von Tillig H0m 15908, auch defekt. Ulrich Constantin, Am Doll 2, 03042 Cottbus , Tel. (0355) 714992 und Fax

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel.(06223)49413, Fax: 970415 oder Dr.Thomas_Koch@t-online.de.

Suche LGB: Höhne-Loks, Goldener Zug, kleine E-Lok 2030 - 2035. Tel.:(0160) 4384049 (abends)

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Noch-Fertiggelände "Salzburg" (Neu), mit teilw. TT-Korkbettung 180,- Euro an Selbstabholer. Tel. (030) 54801154 , (0172) 8772211

Restp. H0-Anl.-Aufl.: LKW, PKW / Herpa, Rietze, Wik. u.a. - Sonst. Zubehör, Eisenbahn-Schilder, V 180059 / Gü., Gü.Wa./ Piko. Listen anfordern. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Wiking-H0-Listen für EUR 1,53 in Briefmarken von Jürgen Kahrau, Generalob.-Beck-Str. 34, 25421 Pinneberg **G**

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Alte Bausätze, Fertigmod., Kataloge ges. von Owo, Temos, Mamos, Scheffler, Degreno, Ethner, Vero, Auhagen vor 1980. Thomas Gluth, Tannenweg 11, 85399 Hallbergmoos, Tel. (0170) 4338296

Suche Märklin H0: M-Gleismaterial. Bernd Waldvogel, Tel. (07729) 279

Suche Fleischmann-Flexgleis mit Schotterbett (Meterware) und Weichen Profilhöhe 2,5 mm, VW LT1 (in Blau, Weiß, Orange), VW 181 offen u. geschl., Multicar 22 mit Pritsche von SES. Mark Baumert, Hermsgrü-ner Weg 16, 08626 Adorf (Vogtl.)

Suche Roco-Line-Gleismaterial mit Bettung. E-Mail: heinz-dieter.monshausen@t-online.de Tel. (06205) 15312

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Kibri-Fertiggelände "Fränkische Schweiz" (unbebaut) 100,- Euro an Selbstabholer. Gleismaterial gebraucht: Peco Code 55, Fleischmann, Roco, Arnold (Reste). Fertiggebäude Auhagen, Kibri, Faller. Liste gegen Freiumschlag. Tel. (030) 54801154 , (0172) 8772211

Ladegut: Verschiedene Ladegüter für Spur N zu verkaufen. Liste gegen Freiumschlag an: René Greifendorf, Postfach 10 04 26, 41004 M.-Gladbach oder Mail: RGreifendorf@web.de

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Anitquarische Eisenbahnbücher zu den Themen Schweiz u. Europ. Bahnlinien und Organisationen (TEE; CIWL) aus den Jahren 1950 - 2000. Bitte Liste anfordern. Daniel Häni, Postfach 77, CH-8157 Dielsdorf. E-Mail: daniel.haeni@syngenta.com

Einige Modell- u. Eisenbahnbücher abzugeben. Liste gg. Rückumschlag an: Birger Buczkowski, Ahornweg 7, 29416 Pretzier

Nachlass Eisenbahnliteratur: 500 Bücher usw. zu supergünstigen Preisen (nur Vorbild, keine Modellbahn),13-seitige Liste kostenlos: Tel. (02301) 942628

Eisenbahnliteratur (Bücher, Zeitschriften, Videos) zu verkaufen. Liste gegen Freiumschlag. Bernd Meyer, Badergasse 9, 07580 Ronneburg/ Thüringen

EJ / EK Special und Sonderhefte, je 8,- Euro. Modelleisenbahner von 1970 - 2002 einzeln und gebunden; Modelleisenbahnkalender DDR von 1970 - 2002; Bücher von 1950 - 2002, z.B. von der Rocket zur Atomlok (1950) ; KuK Bilderalbum Band 1 u. 2; Modellbahnen TT- u. H0-Wagen für Umbau je 3 - 8 Euro, DV der DR (DDR) und Anderes. Liste gegen Rückporto 1,12 Euro. Frithjof Krause, Stichelsdorfer Str. 2, 06112 Halle /S.

Eisenbahn-Journal 1986 - 2000 (100,- Euro); Eisenbahn-Illustrierte 1971 - 1996 (100,- Euro) abzugeben. Blickpunkt Straßenbahn 1974 - 2001; Der Stadtverkehr 1998 - 2001 gegen Gebot. Horst Wittmann, Tel. (0212) 594200 Fax (0212) 52303

Verkaufe Eisenbahn-Magazin, Jahrgänge 1982 bis 1991 für 6,- Euro, je Jahrgang + Porto, sowie Miba, Jahrgang 1979 bis 1989, je 24,- Euro. **Chiffre M-9/36290**

MEB 1954, 1958 und ab 1962, Miba, Model Railroader, Märklin-Magazin, u.a., Bücher, Kataloge. Liste per 0,56 Euro-Umschlag: H. Dahlhaus, Postf. 202, 58315 Schwelm

Sammlungsauflösung: DV, DB-Beschreibungen, Pläne, Kursbücher, EK, EM, MEB + andere, Sonderhefte, Bücher, Literatur, Kataloge, Kalender, Zuglaufschilder, Teller, Verschiedenes. Mehrseitige Liste anfordern von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Umfangreiche Eisenbahn- + Straßenbahn-Literatursammlung, kompl. o. einzeln. Liste anfordern: werschub @t-online.de - Tel. (02381) 487166

www.gueterschuppen.de G

Verkaufe 1 Kurzbeschrbg. BR 65 DB Entwurf: Krauss-Maffei-BZA Minden v. 1950. Original DIN A4-Hefter B Minden. 1 ausf. Beschrbg. mit 27 Detailzeichnungen BR 66 DB. Entwurf: Vereinigg. dt. Lokomotivfa-briken-BZA Minden/H. Witte v. 1955. Original DIN A4-Hefter BZA Minden. Preis VS. Reinhardt Peter, Tel. (07343) 6829

Ca. 100 EB-Zeitschriften (MEB/EB-Magaz./Miba, etc.). Selbstabholung Raum GP, Euro 20,-. Tel. (07161) 779 50

Eisenbahnhefte: Liste gegen Rückumschlag. Eberhard Winkler, Castorring 20, 16321 Bernau, Tel. (03338) 707418 ab 19 Uhr

VERKAUF
Fotos + Dias

Biete Postkarten, 50 Stck, versch. Traktionen 10,- EUR. 50 Stck PK Dampf-, Diesel- oder E-Lok, sort., 12,- EUR. Jürgen Schmahl, PF 13 66, 52014 Aachen. Tel. (02408) 2328 Tel. (02408) 2328

Von der Baureihe 50, 52, 38, 99, 143/243, 155/250, 145, 103, 275/475, 276, 277/477, 175, 135, 201/110 202/112, 298, 111, 346/106, 105/345, 344, E44, 254, 112, 114, 132/232, 130/230, 120/220, 256, 230/180, 185, 771, 119/219, 140, 150, 244, 234, 58, 223, 708, 142, 228, 01, 101, 102, 229 u.a. Nur gegen frankierten Rückumschlag. René Guther, An den Eichen 7b, 14513 Teltow

Dia-Sammlung (6000 Stück) zu verkaufen. Schweiz mit Privatbahnen auch ÖBB, DB, SNCF, USA. Preis VS. Otto-Nicolas Staubli, Hans-Dieter-Str. 24, 88709 Meersburg, Tel. (07532) 7190 **G**

Ankauf

Fotos + Dias

Suche Filmaufnahmen von Dampfloks in Bulgarien und Spanien. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

!! Bitte beachten !!
Private Kleinanzeigen kosten:
1 - 5 Zeilen 5 Euro, 6 - 10 Zeilen 10 Euro usw.

Suche Fotos von Steuerwagen, 50er- + 60er-Jahre. Insbesond. B3YGE. Zahle gut. Verkaufe Roco ASC 1000. E-Mail: ruthenkolk.rw@t-online.de Tel. (0741) 12489 Fax: (0741) 2706885

Suche Fotos, Dias v. Bahnbau und Betrieb der Bahnstrecke Wernshausen / Zella-Mehlis bis 1980. Günter Luck, Oberhofer Str. 44, 98587 Steinbach-Hallenberg, Tel. (036847) 30485

Suche gegen sehr gute Bezahlung Fotos von int. Schnellzügen in d. DDR von 1978 - 1990 (Bad Schandau - DD - Bln. bzw. Leipzig u. Bln. - Staßnitz). auch wenn nur wenige Wagen zu erkennen sind. od. Qualität n. die beste ist (z.B. Favorit, Saxonia, Trakia, Pannonia, Balt-Orient, Metropol Meridian, Hungaria, Saßnitz-Exp., Berlinaren) Tel. (035471) 80766

Suche ständig gute Fotos (10 x 15) von BR 243/143 und 132/232 sowie auch anderer DR-Lokomotiven. Angebote an: Tobias Kußmann, Ringstr. 60, 04209 Leipzig

Urlaub

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., 5-7 Pers. Zimmer mit WC-Dusche, TV-Radio - Frühstück - Pension-Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de /de/Harz/Hotel/Fuellgrabe **G**

15 km bis z. Schiefen Ebene + Dampflokmuseum Neuenmarkt: Exkl. Fewo in ruhg. reizv. Lage, 2-3 Pers. 22,- EUR p.T. Inge Rösler, Pfarrer-Schott-Straße 4, 95352 Marktleugast, Tel. (09255) 674 **G**

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl - Oberwiesenthal. Komf. FEWO, direkt an der Schmalspur-bahn/Waldrand 3 Pers. 35,- EUR. 3 Gehmin. bis Bhf, Tel. (037342) 16980 Fax 16978 **G**

Mit der Dampfeisenbahn nach Dresden. Url. a. d. dienstältesten Dampfeisenbahn Freital-Kipsdorf. Haltestelle im Ort. FeWo, FH i. ländl. ruh. Lage zu verm. Bitte Hausprospekt anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

Stiege/Oberharz: Genießen Sie Harzer Gastlichkeit in neu renovierter, gemütl. FeWo ca. 48 qm bis 4 Pers. direkt am See. Knotenpunkt d. Harzer Schmalspurbahn und kleinste Wendeschleife Europas. Preis: 25 - 33 Euro, pro Übernachtung. Tel. 039459/ 72216 **G**

Urlaub direkt an der Bahnstrecke des "Rasenden Rolands", auf Rügen, ca. 150 m zur Haltestelle, 15 m zum Bahngleis, in moderner Fewo., ab 40,- Euro/Tag. Sonderangebote: 7 Tage Urlaub - 6 Tage bezahlen. Anfrage bei: Claus Pisch, Feldweg 6, 18586 Ostseebad Sellin, Tel. (038303) 86870 und Fax **G**

Dies + Das

Suche Bildmaterial, Bücher, Postkarten oder Ähnliches über die Bahn Chemnitz - Leipzig und abzweigende Bahnen zu kaufen oder leihweise. Rückgabe zugesichert.
Chiffre M-9/36294

Verk. Bf.-Schild dtsch-sorb. 2 x 0,70 m; Qualmverbotsschild f. DLoks 2 x 0,50 m; elektr. Zugschlusslampe DR; Zuglaufschild-Traika-DR Form alt. Anfr. unter Tel. (035930) 52279 n. 18 Uhr **G**

Suche Filmarchivaufnahmen, Fotos u. technische Daten der einzigen russischen Dampflok Typ AA. Suche a das Buch: Russische u. sowjetische Dampflokomotiven. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

Geha-Overhead-Projector, tragbar in Aktenkoffer zur Projektion ihrer transparenten Gleispläne und Abb. auf die Leinwand 300,- Euro. Handy: (0034678) 565987

Interessenkontakt gesucht! Evtl. mit Verkauf-Kaufoptionen: Habe H0-Anlage, Gleise M- + K-Märklin-Betrieb Gleichstrom mit Umbauten, Märklin, Hamo, Piko, Gützold, Roco. Tel. (0361) 7312847 Fax (036202) 75592

Suche Experimentierkasten (keine Chemie), (Flug) Modell- und Verbrennermotoren, Fahrschul-Autos, alte technische Modelle, Lehrmodelle u.ä. Tel. (07222) 81692

Suche Schaltplan von der Platine des Regelgerätes Trix-Ems Nr. 56-5502-00, Tel. mobil (0160) 95732652

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e. V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart. www.pinkrail.de

Schwuler Eisenbahnromantiker sucht ebensolche für Hobby oder Liebe. Alter, Aussehen, Wohnort egal. Interessen: Modell und Vorbild. M. Liese, Postf. 102465, 34024 Kassel

ELF 12-tronic, die analoge Antwort auf alle digitalen Fragen: Ihre Züge fahren nur vorbildgetreues Tempo in allen Verkehrssituationen! In Gleichstrom von Z bis H0. Außerdem selbstfahrende N-Autos, Kompaktanlagenbau, Aktenkoffer-N-Anlage. Infobrief 3 x 0,56 EUR in Marken: Hobbyprofi Roland, Postfach 51, 89279 Altenstadt

Lokschilder, Lokteile, Signalflügel, Literatur! Umfangreiche Abgabeliste mit Fotos gg. 2,- EUR. J. Wisckow, Steigstr. 24, 88131 Lindau

Wir suchen für unsere Modellausstellung in Northeim vom 8.11. - 10.11.2002 Modelleisenbahner für die Spurweiten TT, N und Z, die ihre Modelleisenbahn bei uns kostenlos ausstellen (Essen, Trinken und Übernachtung sind frei). Infos unter: Tel. (05551) 65986 oder (0171) 8289135

Lokschild 243 266 (BW Magdeburg) abzugeben, ferner einige Märklin-Modelle und DR-Uniformen. Holger Buch, Tel. (05321) 26329

Eisenbahn-Videos: Liste gegen Rückumschlag. Eberhard Winkler, Castorring 20, 16321 Bernau, Tel. (03338) 707418 ab 19 Uhr

Spur TT mit Fleischmann-N-Kupplung! Gibt es das nochmal rund um Berlin? Erfahrungsaustausch. Mitfahrgelegenheit gesucht. Tel. (030) 7969810

www.Modellbahnnormen.de.vu

Seriöser Ankauf aller Eisenbahnen, kompletter Modellbahn-Service



Markelstr. 7 · 12163 Berlin
Tel. 7 92 14 65

Steglitz, U-Bahn Walther-Schreiber-Platz
www.Lokschuppen-Berlin.de
Auch Versand!

Gutschein
für einen kostenlosen Lokomotiv-Service

Feldbahndraisinen und diverse Loren, Spurweite 600 mm, zu verkaufen. Tel. (0170) 4328259

Hilferuf: Einige Aufnahmen misslungen. Wer kann mir seine Hi8 oder DV-Kassette mit Aufnahmen der Lokparade von Hersbruck 13.7., 18 Uhr, gegen Entgelt ausleihen? Tel. (0711) 8261143

Feldbahndiesellok abzugeben: Jung, Diema u. Schioma 1 - 3 to. Tel. (0175) 4807809 ab 20 Uhr

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minitrix, Perthel, Radke, Reiju, Schäfer-Verlag und Schweers + Woll. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Unkosten gegen 2,60 EUR. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

BÖRSEN + AUKTIONEN

Fahrzeugausstellung zum Tag des offenen Denkmals am 7. und 8. September 2002 im ehem. Bw Weimar jeweils von 9 bis 17 Uhr. Info: TEV e. V., Postfach 100105 - 99001 Erfurt. Tel.: (0163) 2040111 **G**

Markgräfler Modellbahn- und Spielzeugmarkt, am 05.10.2002, in 79576 Weil/Rhein. Info u. Tischreservation unter Tel. (07621) 64486 und Fax **G**

19. Modelleisenbahn- u. Autobörse, am 29.09.02 in 66386 St. Ingbert-Rohrbach, von 10 - 16 Uhr, in der TG-Halle. Info: (06894) 383569, ab 17 Uhr. Veranstalter: MEC St. Ingbert eV. **G**

Greizer Modellbahn- u. Spielzeugbörse, am Sonntag, den 29.09.2002, im Theater der Stadt Greiz von 9 - 16 Uhr Info: Wolfgang Hopf, Bruno-Bergner-Str. 22, 07973 Greiz, Tel. (03661) 670139 Fax (03661) 455649 **G**

08.09.02 Modellbahnbörse in 04177 Lpz. Strbh., Angerbrücke, Jahnallee 56 von 9 - 13 Uhr. Info (0341) od. (0172) 3412573 **G**

www.modellbahnboerse-leipzig.de **G**

Große TT-Messe
(Publikumsmesse des AKTT in Verbindung mit dem TILLIG-Club-Treffen)
Leuna, 07./08.09.2002
TT-Modellbahnausstellung und TT-Markt Präsentation im:
Kulturhaus der Leunawerke
Samstag 9.00 bis 18.00 Uhr,
Sonntag 9.00 bis 17.00 Uhr
AKTT e. V.
(seit 25 Jahren im Dienste der TT-Spur) www.aktt.de
Info: Tel. 05152/1387 od. 03462/210482

www.modellbahnboerse-berlin.de: 01069 - Dresden Robotron Zinzendorfstr. 05 am 08.09.02 von 10 - 14 Uhr. 10249 - Berlin SEZ Landsberger Allee 77 am 15.09.02 von 10 - 14 Uhr. 09111 - Chemnitz Stadthalle Theaterstr. 03 am 27.10.2002 von 10 - 15 Uhr. Bahnhofsfest 2002 - 04109 - Leipzig-Hauptbahnhof am 01.12.02 von 11 - 17 Uhr. Info: Herzog / (030) 56400536 / Postfach 520555 / 12595 Berlin **G**

3. Bisinger Modellauto- u. Eisenbahnbörse: 5. und 6. Oktober 2002, 10 bis 18 Uhr. Info: Tel./Fax (07476) 1893, Vogt Ludwig, 72406 Bisingen im Züchterheim. Eintritt frei. **G**

Original Bernauer Modellbahnmarkt am 22.09.2002 von 9 bis 13 Uhr in der Stadthalle am Steintor in 16321 Bernau, Berliner Straße. Nächster Termin ist der 24.11.2002. Tel. (030) 9446355 **G**

6. Neuwürschnitzer Modellbahn-, Auto- und Biertruckbörse am 6.10.02, von 10 bis 15 Uhr, in 09376 Neuwürschnitz, Schulstrasse 16. Tel. (0372 96) 87564 **G**

http://home.tiscalinet.de/ modelleisenbahnboerse-neuenhagen **G**

20.10. Görlitz Landskron-Brauerei Modelleisenbahn- + Modellauto-Börse, 9 - 14 Uhr. Info + Tisch Tel. (03581) 661748 **G**

Hallesche Modellfahrzeugbörse am 01.09., 20.10. und 15.12.2002, im Straßenbahndepot Seebener Str. 191, 06118 Halle/S., von 10 bis 14 Uhr. Infotel (0172) 7970754, abends **G**

Blumengroßmarkt
Berliner Spielzeugbörse
Friedrichstr. 18, U-Bahn-Koch-Str., Zentrale Lage, 500 Parkplätze
So. 08.09.02, 10–15 Uhr
Eintritt 4,– Euro Kinder 2,– Euro
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling
Telefon (030) 7 84 23 46, 17–19 Uhr



R. Sommer · 33790 Halle · Stockkämperweg 23

01. Sep.	33378 Rheda-Wiedenbrück Halle Reethus, Mittelhegge 13	11 - 16 Uhr
15. Sep.	30543 Hannover Blumengroßmarkt, Am Tönniesberg	11 - 16 Uhr
22. Sep.	38102 Braunschweig Stadthalle, Leonhardplatz	11 - 16 Uhr
29. Sep.	32423 Minden Stadthalle, Lindenstr. 16	11 - 16 Uhr

An- und Verkauf – Tausch von Modellbahnen, Autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug etc.
Reservierungen unter Tel.: 05201 / 84 97 18 oder Fax: 05201 / 84 97 20



POSTFACH 11 05 · 48600 OCHTRUP
Telefon 0 25 53/9 87 73 · Fax 0 25 53/9 87 75
www.breidenbach-veranstaltungen.de

25.08.	49074 Osnabrück Halle Gartlage, Schlachthofstr.	11 - 16 Uhr
01.09.	47226 Duisburg Rheinhausen-Halle, Beethovenstr. 20	11 - 16 Uhr
08.09.	58170 Lendringsen Schützenhalle (bei Menden)	11 - 16 Uhr
15.09.	45721 Haltern Mehrzweckhalle, Am Lippspieker	11 - 16 Uhr
22.09.	26123 Oldenburg Weser-Ems-Halle, Europaplatz	11 - 16 Uhr

Wir bieten Ihnen An- und Verkauf, Tausch von Eisenbahnen, Autos und Sammlerspielzeug.

Essener Eisenbahn- und Modellauto-Markt, So. 15.9.2002, 11 bis 15 Uhr, Gaststätte Steeler Stadtgarten, Am Stadtgarten 1, E-Steele; Info: Tel. (0201) 706133 **G**

Sa. 21. September, 9 - 14 Uhr, Zürcher Modellbörse: Kirchengem.haus Wipkingen b/Post.Tram 13 ab HB: alle Spuren, Zubehör, Bücher, AK, Videos, Loki-Doktor, Café, Info: Tel. (0041 55) 6406147 **G**

Leipziger Modellbahnbörse: Samstag, 21. September 2002, 10 - 14 Uhr, Volkshaus, Karl-Liebknecht-Str. 30 - 32. Veranstalter: Hans Schimpf, Sandmännchenweg 42, 04277 Leipzig, Tel. (0341) 8620225. Nächste Termine: 26.10. und 07.12.2002 **G**

14.9. 74078 Heilbronn - Frankenbach, Gemeindehalle, 10 - 16 Uhr, 21. + 22.9. 94315 Straubing, Ausstellungshallen, 10 - 17 Uhr, Modelleisenbahnmärkte, Info: Ehlert, PF 21, 74867 Neunkirchen, Tel./Fax: (06262) 918102 **G**

ADLER SPIELZEUGMÄRKTE
20 Jahre bekannt, beliebt, gut

01.09. - **BONN BAD-GODESBERG,** 11 - 16 Uhr
Stadthalle, Koblenzer Str. 80
01.09. - **DÜREN,** 11 - 16 Uhr
Haus der Stadt, Stolze Str. 1
08.09. - **KÖLN,** 11 - 16 Uhr
Gürzenich, Martinstr.
15.09. - **MÖNCHENGLADBACH,** 11 - 16 Uhr
Kaiser-Friedr.-Halle, Hohenzollernstr.

Internet: **www.adler-maerkte.de**
Tel.: 02103-51133 Fax: 02103-52929
M. & RP. CREMER Veranstaltungs GmbH
Bismarckstr. 16 40721 Hilden

Jomo's **MODELLEISENBAHN & SPIELZEUGMÄRKTE**

Hagen
Sonntag, **1. September**
Stadthalle, Wasserloses Tal 11 - 16 Uhr

Hamm
Sonntag, **8. September**
Von-Thünen-Halle, Hamm-Westtünnen 11 - 16 Uhr

Oberhausen
Sonntag, **15. September**
Revierpark Vonderort, Bottroper Str. 11 - 16 Uhr

Schwerte
Sonntag, **22. September**
Freischütz, Hörder Straße 11 - 16 Uhr

Werl-Büderich
Sonntag, **29. September**
Kuniberthalle, Alte B1 11 - 16 Uhr

Info: JOMO´S 02 31/4 96 09 81

IG HSB e. V.
c/o Volker Baake
Hangelgasse 9
38855 Silstedt
INTERESSENGEMEINSCHAFT HARZER SCHMALSPURBAHNEN e. V.
Tel. und Fax: 03943/22361 oder http://www.ighsb.de

Dampf total im Selketal
18. bis 20. Oktober 2002

Freitag:
Überführung der Sonderzuggarnituren von Wernigerode und von Nordhausen als Pmg (Anreise)

Samstag/Sonntag:
zwei zusätzliche Sonderzüge (Pmg) zum Planbetrieb, geführtes Bahnwandern, ausgesuchte Triebwagenleistungen werden als Dampfzug gefahren.

Fahrzeuge:
99 5902, 99 5906, 99 6001, 99 6101 und der Traditionszug.

Spielzeugmarkt/Auktionen

Modelleisenbahnen, Blechspielzeug, Plüschtiere, Automodelle, Puppen, Teddy's, Literatur

33335 **Kaunitz**, Ostwestfalenhalle, Paderbornerstr.,
Telefon: 05246-2188. BAB A2 Gütersloh; kostenlose Parkplätze
Tischgebühr: lfd. Meter 20,00 €, eigener Tisch 1 m 13,00 €;
Wandplätze werden auf Wunsch reserviert.
Termin: 20.10.2002

Spielzeug, Eisenbahnen, Autos, Puppen, Militaria, Literatur

186. Auktion: 24.08.2002

ZUGELASSEN: HÄNDLER, PRIVATPERSONEN! DIE AUSHÄNGENDE MARKTORDNUNG IST FÜR ALLE TEILNEHMER BINDEND!

Auktionshaus Graeber, Langerfelder Str. 129, 42389 Wuppertal,
Telefon: 0202/2741301-02, Fax: 0202/2741303, 24-Std.-Service: 0172/267085



Die Versuchung Holz

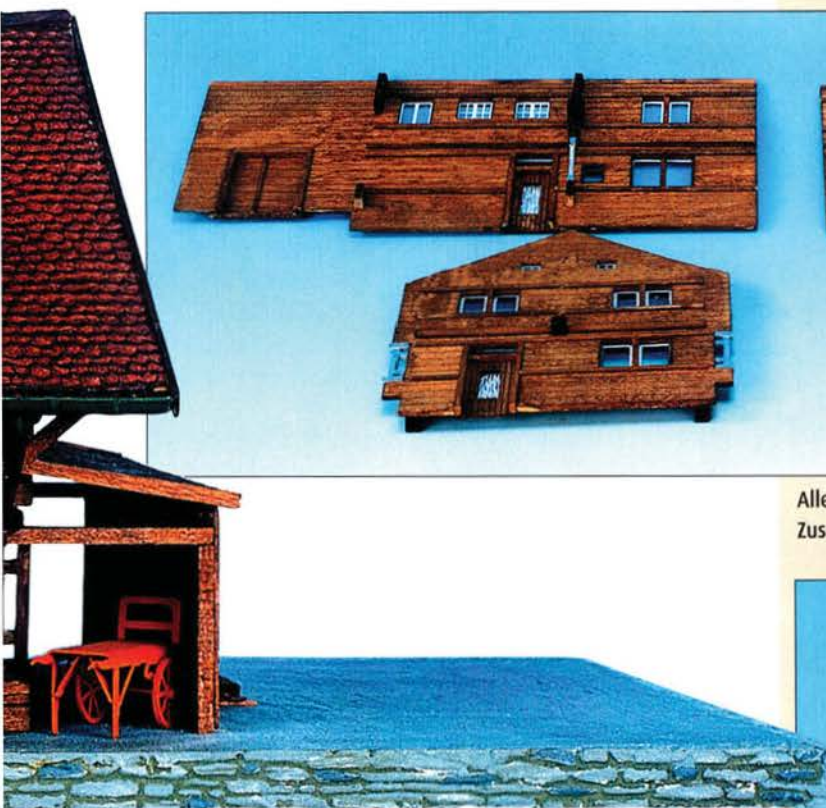
Teil 2 Noch ist der kleine RhB-Bahnhof nicht fertig, auch wenn ungewohnte Arbeiten wie das Beizen bereits erledigt sind. Rainer Albrecht kümmert sich um das Finish des H0-Bahnhofs Rueun von Fides.

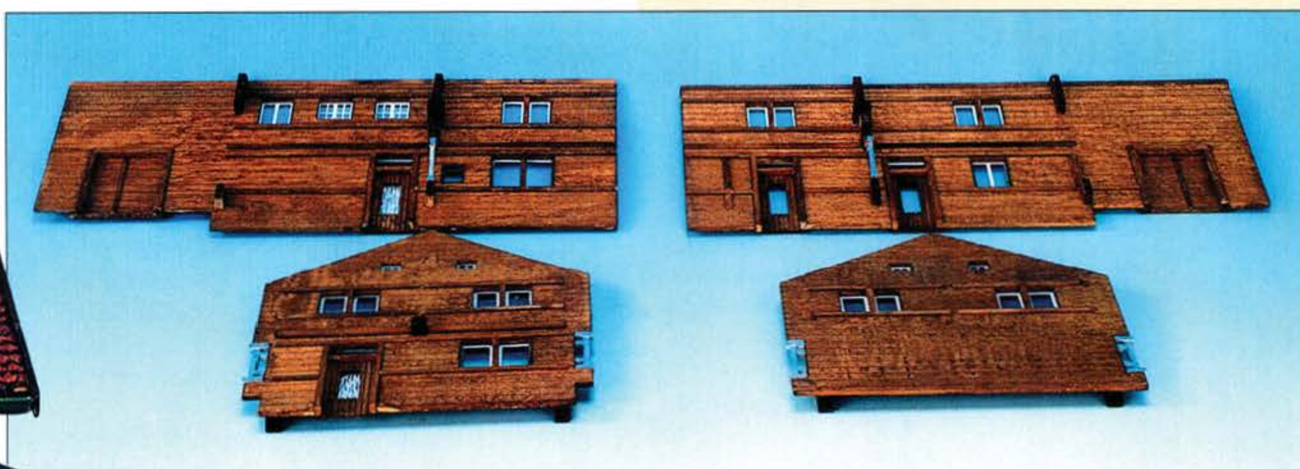
Auch wenn das zeitaufwendige Beizen und Verleimen der vielen Kleinteile erledigt ist, gibt es noch manches zu tun: Bevor die fertiggestellten Seitenwände zusammengeleimt werden, sollte man noch schnell in der Restekiste kramen und Gardinen für die Scheiben suchen.

Als Hilfsmittel zum rechtwinkligen Zusammenbau der vier Seitenwände legt man sich ein Blatt Millimeterpapier unter. So kann man die Winkel kontrollieren und mit beiden Händen wenige Minuten bis zum Anziehen des Klebers die Wände fixieren. Wer bis dahin sauber gearbeitet hat, wird feststellen, dass auch ein Holzbausatz sehr gut passen kann. Der Erker unter einem Dachvorsprung ist nach der Bauanleitung zusammenzukleben, aber zuvor ist die Außenwand anzupassen, damit der Kasten sauber unter die Schräge passt.

Der nächste Schritt beschäftigt sich mit der Dachmontage. Die Dachplatten weichen in der Größe ein wenig ab, vergleicht man sie mit der 1:1-Bauanleitung. In der Breite muss man diese um etwa drei angedeutete Bretter kürzen, und in der Länge sind sie ein wenig zu kurz. Um den Gesamteindruck und die Balkenvorsprünge passend zu bekommen, sollte man jeweils 2x1,5-mm-Leisten an die Stirnkanten kleben.

Die Dachziegelimitation aus Prägekarton kann man vorher oder auch auf das schon montierte Dach aufkleben. So ganz einfach ist in diesem Fall die Kleberwahl nicht, denn die Holzplatten verziehen sich recht schnell durch die Feuchte des Klebers. Man kann den Bordürenkleber aus dem Baumarkt verwenden, diesen sehr dünn auftragen und die Pappen unter Druck aufsetzen. Besser allerdings und fast ohne Risiko geht es mit Sprühkleber, der auf die grob zugeschnittenen Dachpappen gesprüht wird. Nach kurzem Antrocknen werden die Pappen, nachdem die obere Seite am Ziegelbeginn begradigt wurde, oben bündig aufgelegt und angedrückt. Die Firstseiten





Alle vier Seitenwände sind so weit fertiggestellt und bereit für den Zusammenbau. Nach gewissenhaftem Arbeiten passen sie exakt.

werden mit einer Klinge beschnitten, wobei die untere Traufkante so gekürzt wird, dass ungefähr zwei Zehntelmillimeter überstehen, beziehungsweise die Ziegelkante erreicht wird. Nun können Windbretter und die übrigen Teile angebracht werden. Zur Gewährleistung der Symmetrie der Balkenvorsprünge an der Stirnfront hilft das Tiefenmaß des Messschiebers, der, festgestellt, die Richtung und das Maß fixiert.

Nach dem Beizen und Leimen folgen Bohren und Löten

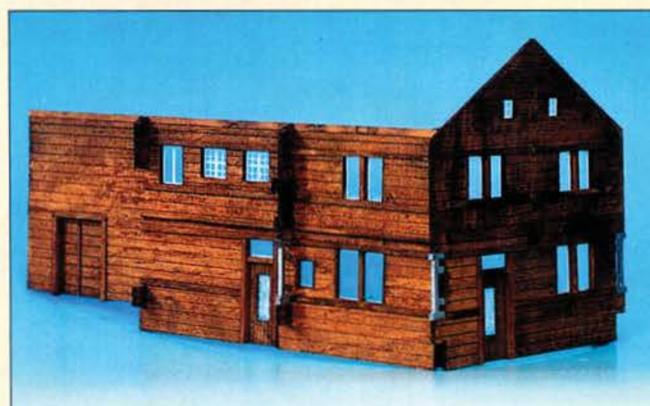
Der Dachfirst und die Dachrinnen sind aus Weißmetall gegossen, müssen gerichtet und zusammengesetzt werden. Das Richten geht am besten mit hartem Messing-Rundmaterial mit einem Durchmesser von 2 mm. Der Draht wird in die Rinnenteile positioniert und diese auf ein weiches Sperrholz gelegt. Mit einem kleinen Hammer kann man jetzt zur Ausrichtung auf den Messingdraht klopfen. Der Längsdrall wird durch zusätzliches Fluchten und Drehen beseitigt. Der Dachfirst wird mittig zusammengepasst, eventuell sind Nut und Feder zu bearbeiten. Nach der farblichen Behandlung (braun) werden die beiden Firstteile mit UHU hart (wenig!) gerade aufgeklebt.

Obwohl die Dachrinnen etwas zu groß ausgefallen sind, kann man sie dennoch verwenden. Sie werden auf einer ebenen Unterlage zusammengelötet und angepasst. Man kann sie auch mit Sekunden- oder Zweikomponentenkleber fixieren. Anschließend müssen die Rinnen mit Metallgrundierung und Farbe behandelt werden. Ein schönes Dunkelgrün kaschiert auch die Größe etwas und danach können sie ihren Platz am Dach einnehmen.

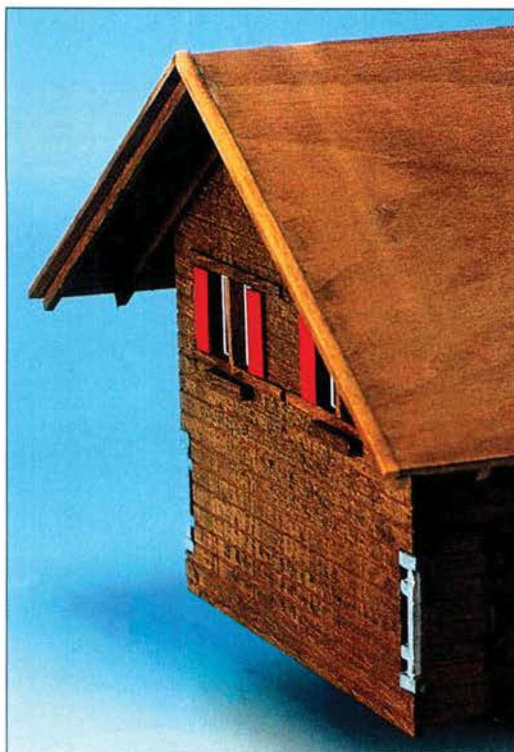
Der beigelegte Draht für die Fallrohre hat leider nur einen Durchmesser von 0,7 mm. Das würde einem Vorbildrohr mit einem Durchmesser von 60,9 mm entsprechen. Nun, das →



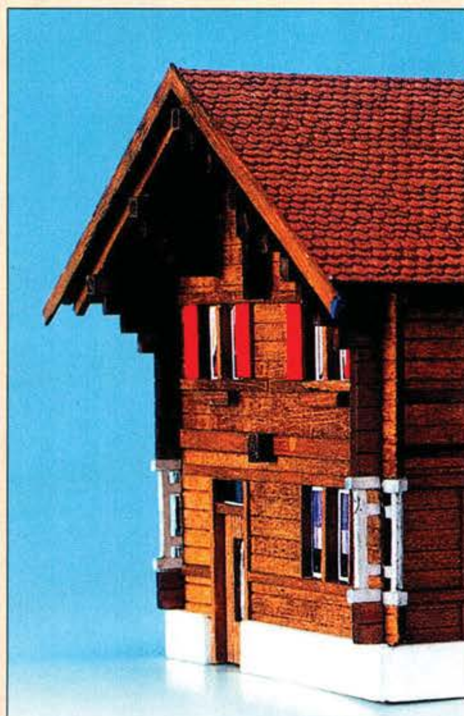
Wäscheklammern sind ein unverzichtbares Utensil. Sie vermitteln auf diesem Foto auch einen guten Eindruck von der Größe des Bahnhofs.



Wichtig: Die seitlichen Wände müssen die innere Kante der Ausschnitte so touchieren, dass die überstehenden Balken stimmig verlaufen.



Die Firstseiten des Daches müssen mit feinen Leisten verlängert werden, da das Dach des Fides-Bausatzes etwas zu kurz geraten ist.



Man erkennt deutlich, dass das Verhältnis von Dachüberstand, Balken-Konstruktion und Sparren wichtig für den Gesamteindruck der Stirnpartie des Gebäudes ist.



Mit Bordürenkleber lässt sich der Dach-Prägekarton auf dem Holzdach aufkleben. Besser geeignet ist jedoch Sprühklebstoff.

wäre für ein so großes Dach doch ein wenig zu klein! In der Regel haben die Fallrohre einen Durchmesser von etwa 100 mm, das wären im Maßstab 1:87 umgerechnet 1,15 mm. Also verwendet man geschickterweise 1-mm-Messing- oder Kupferdraht. Mit der Grundierung und Farbe (dunkles Grün) kommt man dann in etwa auf den Wert, der auch in der Relation zu der Dachrinne passt. Wenn die Rinnen platziert sind, werden in der Flucht der Fallrohre mittig in die Dachrinne 1-mm-Löcher gebohrt (vorsichtig mit einem 0,5-mm-Bohrer vorbohren).

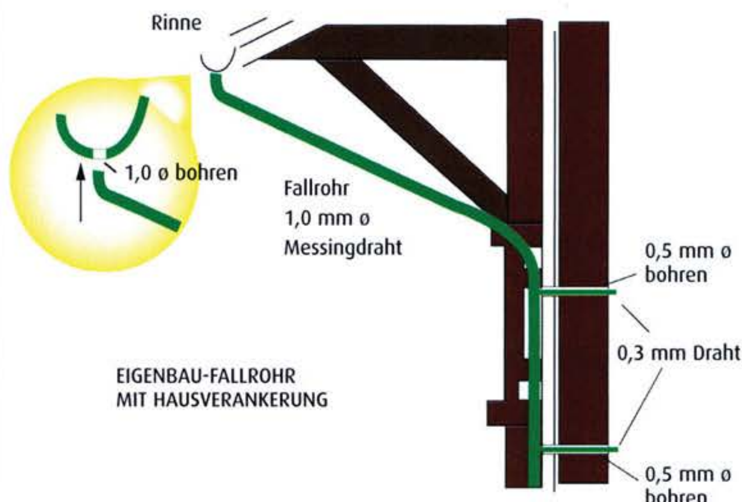
Die Fallrohre werden grob nach der Bauanleitung vorgebogen und dann am Modell angepasst. Auch sie werden grundiert und gepinselt. Sie in die Dachrinne einzusetzen und vorsichtig zu verkleben, ist der nächste Schritt. Sauberer und einfacher geht es aber, wenn die Fallrohre in Wandrichtung zwei Löcher im Abstand von zirka 15 mm, mit einem Durchmesser von 0,5 mm bekommen (Skizze), in die dann 0,3-mm-Drähte eingelötet (geklebt) werden. Die bearbeiteten Stellen müssen etwas verputzt sowie farblich behandelt werden, dann können die Fallrohre in die vorbereiteten Löcher gesteckt und nur in der Rinne mit Sekundenkleber arretiert werden. Die innen überstehenden Drähte werden einfach abgewinkelt. So umgeht man das Risiko von Klebeflecken! Ganz zum Schluss wird noch einmal mit Farbe die Klebestelle an der Dachrinne retuchiert.

Die beiden im Bausatz enthaltenen Holztreppen aus Weißmetall sind auf drei oder vier Stufen zu kürzen, je nach dem, ob man einen Sockel wie beim Vorbild verwendet. Eine beigelegte Esse kann unverändert verwendet werden, die andere erscheint zu klein. Anhand eines Vorbildfotos kann man die Ziegel zählen und so annähernd die Maße ermitteln. Also leimt der Bastler einfach zwei Leisten zusammen und schnitzt und feilt sich eine neue Esse zurecht,

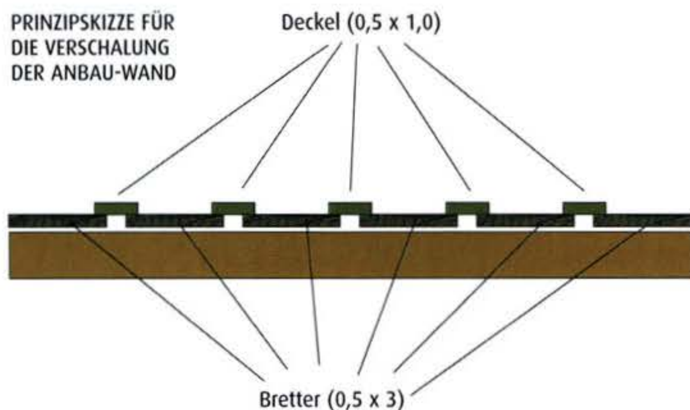
Ausschmückung bis ins kleinste Detail schafft Einzigartiges

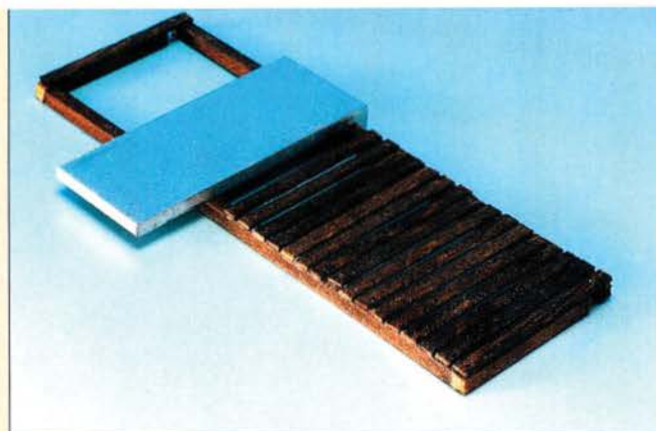
die zweimal mit Revell (weiß) gestrichen, leicht überschliffen und mit einem Schlussanstrich versehen wird. Im Bauplan ist kein Maß für den Schornstein-Standort angegeben, also ist die Esse logisch (Innenaufteilung nachvollziehen) nach Bild aufsetzen.

Der kleine Anbau auf der Rampenseite wird vorbereitet und erst nach der Rinnen- und Fallrohrmontage sowie dem Ankleben der Rampe angesetzt. Noch eine Bemerkung zum Zusammenbau der Wand: Die An-



EIGENBAU-FALLROHR MIT HAUSVERANKERUNG

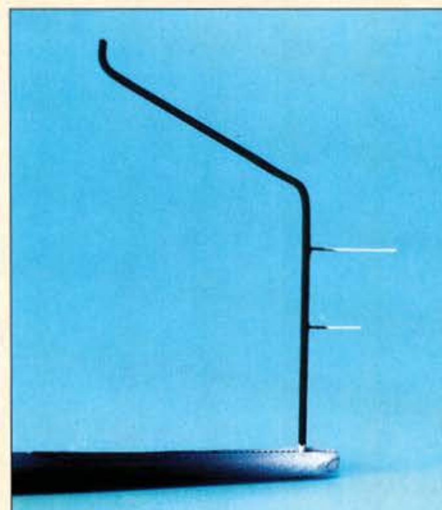



Der im ersten Teil angefertigte Winkel leistet auch beim Anleimen der Bretter für die Wand des Anbaus wertvolle Dienste

leitung lässt die Anordnung der Brettchen und Leisten nur schwer nachvollziehen. Mit einer Deckelschalung liegt man sicher nicht falsch. Das heißt, auf einer Folge von breiten Brettern werden die Spalten mit schmalen überdeckt. Diese Art der Bretterverkleidungen ist sehr häufig anzutreffen und relativ einfach beim Vorbild wie im Modell zu gestalten.

Das Dach wird, um ihm den Glanz zu nehmen und es abzudunkeln, mit mattem schmutzigem Braun-Grau dünn überspritzt. Damit die übrigen Flächen nicht darunter leiden, wird ein Stück Karton zurechtgeschnitten und beim Spritzen unter die Traufkante gehalten. Die Blumenkästen werden mit farbigen Viskosekrümelchen (Restekiste) und mit Woodland-Fasern bepflanzt. Es fehlt noch die Beschriftung, und mit etwas Staub (ASOA) werden die Spritzwasserbereiche aufgehellt, dem Dach die Gleichmäßigkeit genommen und den Steinen der Rampe Tiefe gegeben.

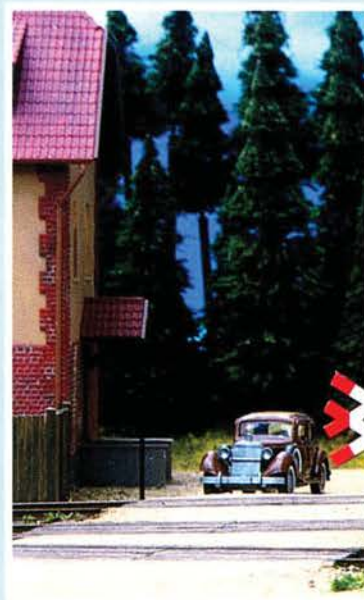
Holz – ein wunderbarer Modell-Baustoff. Etwas Liebe, Kreativität und der Mut, etwas Einmaliges zu schaffen, beschert dem Modellbauer ein wunderschönes Modell sowie ein Gefühl der Zufriedenheit, welches nur der kennt, der es ausleben durfte. *Rainer Albrecht/al*


Fertig zur Montage: Selbstgebaute Fallrohre, die aus 1-mm-Messingdraht entstanden und vor dem Anbau grundiert und lackiert wurden.


Die Deckelleisten der Anbau-Wand bringt man mit einer Pinzette und sehr wenig Ponal auf die Fugen der dicken Untergrund-Bretter.

Fotos (10), Grafiken (2): Rainer Albrecht

Tenderloks erfreuen sich auch als H0-Nachbildungen großer Beliebtheit. Uwe Volkholz verwandelte seine betagte 93.0-4 von Roco in ein Supermodell.



Altbau-Sanierer

Als Basis für einen aufwendigen Umbau an Fahrwerk und Aufbau empfiehlt sich eine möglichst vielseitig einsetzbare Dampflokomotive. Eine solche ist die preußische T14. Trotz konstruktiver Fehler wie der ungünstigen Verteilung der Achsfahrmasse mit entlasteter Antriebsachse orderte die Preußische Staatseisenbahnverwaltung in den Jahren 1913 bis 1918 insgesamt 487 T14.0. Von der verbesserten T14.1 wurden sogar 729 Exemplare geliefert. Es gab nur wenige Dienststellen, die keine der später als 93 bezeichneten Maschinen in ihrem Bestand hatten.

Bis zum Erscheinen des aktuellen Modells der Baureihe 93.5-12 (ex T14.1) von Roco stand dem Modellbahner nur ein aus den frühen 80er-Jahren stammendes Modell der Roco 93.0-4 (ex T14.0) zur Verfügung. Bei letzterem stehen einem in Maßhaltigkeit und Vorbildtreue gelungenen Lokgehäuse ein häufig unruhig laufendes Fahrwerk mit zu kleinen Laufachsen und plumpe Speichen der Treibräder gegenüber. Der durchgehende hohe Blechrahmen des Vorbildes wurde nur bruchstückhaft wiedergegeben.

Zu dieser Erkenntnis kam Anfang der 90er-Jahre die Firma Teichmann und entwickelte mit dem Wipplagerfahrwerk ein feinmechanisches Kunstwerk für die 93.0-4. Die Treibachsen sind in beweglichen Wippen gelagert, somit ist eine ständige Auflage aller Räder auf den Schienen auch bei Gleisunebenheiten gegeben. Im Verein mit dem Faulhabermotor mit exzellent abgestimmtem Getriebe und Antrieb auf alle Achsen ergeben sich hervorragende Laufeigenschaften. Die Neusilber-Feingussräder sind wahlweise mit RP25- oder H0-pur-Profil lieferbar. Die Seitenverschiebbarkeit der Vor- und



Trotz Hölzchen unter der letzten Kuppelachse haben alle anderen Räder Gleiskontakt.

Nachlaufachse ermöglicht problemloses Durchfahren von 440-Millimeter-Radien.

Die Teichmanns Produkt beiliegende Anleitung erklärt ausführlich die Montage des Fahrwerks; die Anpassungsarbeiten an das Roco-Gehäuse werden ebenfalls genau beschrieben und durch Zeichnungen dargestellt. Am Anfang steht natürlich die Demontage der Roco-Lok. Vom Fahrwerk werden die Bodenplatte mit den Bremsbacken, der Bremszylinder, die komplette Steuerung sowie die Zylinder noch benötigt. Reitz bietet eine komplette Steuerung mit neuen Zylindern für das Teichmann-Fahrwerk an. Die neuen Kolbenstangenschutzrohre stammen von Günther.

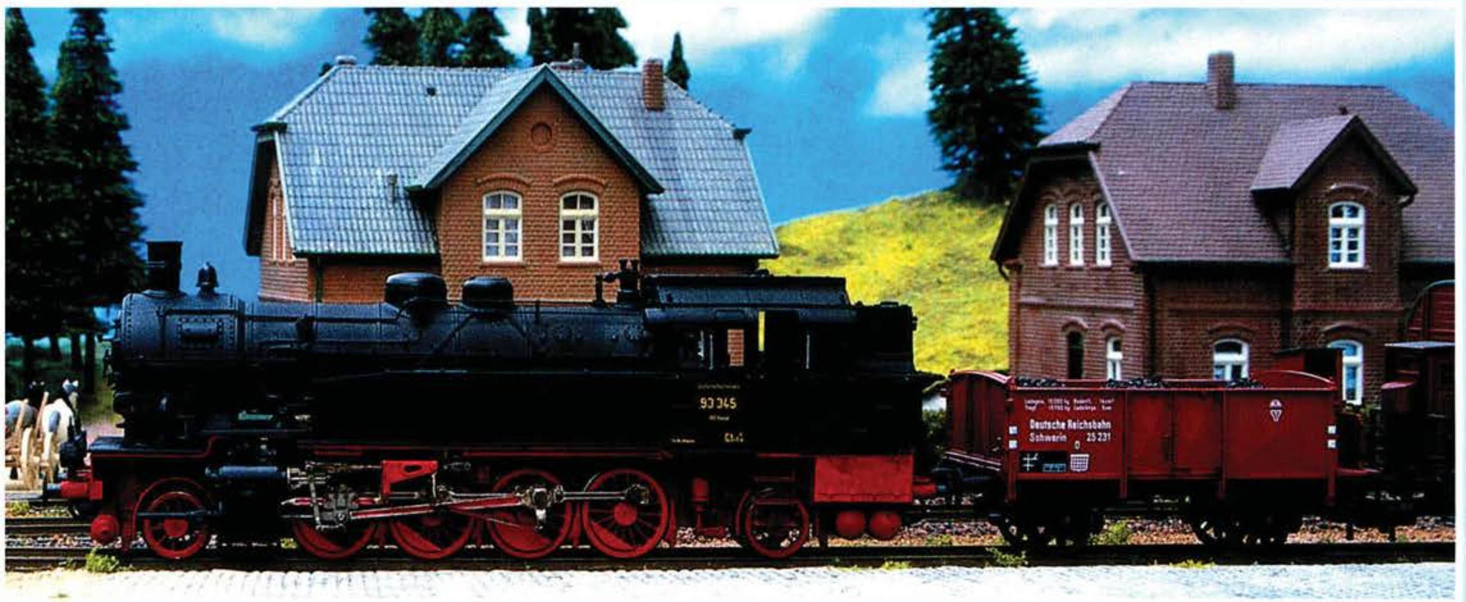
Im vorliegenden Fall wurde die 93 in die Epoche II, genauer gesagt, in die Zeit um 1930 zurückversetzt. Typisch für diverse Maschinen dieser Zeit ist die noch vorhandene Gas- oder Petroleumbeleuchtung, erkennbar an den großen Loklaternen und dem Gasbehälter unter der vorderen Pufferbohle. Dementsprechend müssen am Roco-Gehäuse die Lichtmaschine und die Elektroleitungen zu den Loklaternen entfernt werden. Auch die nicht mehr benötigte Halterung der Lichtmaschine entfällt. Die Löcher der entfernten Lokschilder am Führerhaus und an der Rauchkammer werden mit Spachtelmasse verschlossen.

Die Griffstangen und angespritzten Dachhaken entfernt man am besten mit einem Skalpell. Der Schlot wird ebenso wie beide Pumpen und die Kesselspeiseventile durch Weinert-Teile ersetzt. Der vorhandene Pumpenträger kann nach dem Bohren von neuen Befestigungslöchern beibehalten werden. An der Rauchkammertür finden ein Schlussscheibenhalter, ein neuer Träger für das Lokschild und Griffstangen aus 0,3-mm-Messingdraht ihren Platz. Bei Bedarf kann zusätzlich das Handrad für den Zentralverschluss ausgetauscht werden. Die Lage und



Eigentlich sind die herrlichen Radsätze fast zu schade, um sie zu lackieren. Fantastische Fahreigenschaften sind jedenfalls garantiert.

Auf Nebenstrecken mit einer Achslast ab 18 Tonnen waren die 93 universell einsetzbar.

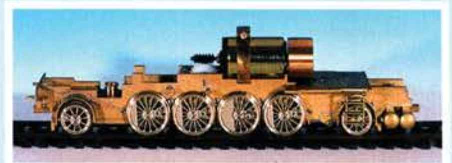


Form der neuen Leitungen vergleicht man mit entsprechenden Vorbildfotos, wobei geringfügige Abweichungen unbedeutend sind. So fanden beim Vorbild über viele Jahre in verschiedenen Bahnbetriebswerken (Bw) bei der Unterhaltung auch Austauschteile anderer preußischer Dampflokomotiven Verwendung. Darum dürfte wohl kaum eine 93 einer anderen bis ins letzte Detail geglichen haben.

In die nach dem Abtrennen noch sichtbaren Spuren der alten Griffstangenhalter und Dachhaken werden 0,7-mm-Löcher gebohrt und die neuen Teile aus Messing eingeklebt. In den vorhandenen Löchern finden neue Halterungen für die Windabweiser ihren Platz. Die Ösen der Griffstangen oberhalb der Tür zum Führerhaus fallen dem Skalpell zum Opfer. Anschließend bohrt man an diesen Stellen Löcher mit einem Durchmesser von 0,4 mm und setzt neue Ösen aus 0,3 mm starkem Draht ein. Alle anderen Griffstangen aus dem gleichen Draht montiert man erst vor dem Lackieren, da sich die Teile beim Hantieren mit dem Gehäuse leicht verbiegen. Da es recht schwierig ist, nach dem Abschaben der angespritzten Leitungen eine makellos glatte Kesseloberfläche zu erhalten, sollte ein Kompromiss aus belassenen Leitungen mit angesetzten neuen Stücken aus Messingdraht zu den Armaturen eingegangen werden. Wenn man die Trennstelle günstig wählt, ergibt sich insgesamt der bessere Eindruck. Den Puristen unter den Umbauern sei an dieser Stelle dann lieber die komplette Neuanfertigung des Kessels als Drehteil unter Verwendung einer Weinert-Rauchkammer empfohlen.

BAUTEILE

GÜNTHER	1402	**Kolbenstangenschutzrohre**
	1209	**Loklaternen**
WEINERT	8006	**Schlot**
	8365	**Läutewerk**
	8273	**Schlussscheibenhalter**
	8262	**Dachhaken**
	8405	**Luftpumpe**
	8207	**Kesselarmaturen**
	8198	**Hilfsbläser**
	8803	**Windabweiser**
	8460	**Griffstangenhalter**
	8271	**Ventilstangenhalter**
	8415	**Speisepumpe**
	8650	**Originalkupplung**
	930x	**Messingdraht 0,3/ 0,4/ 0,5/ 0,8**
TEICHMANN		**Wipplager-Fahrwerk Gaskessel**

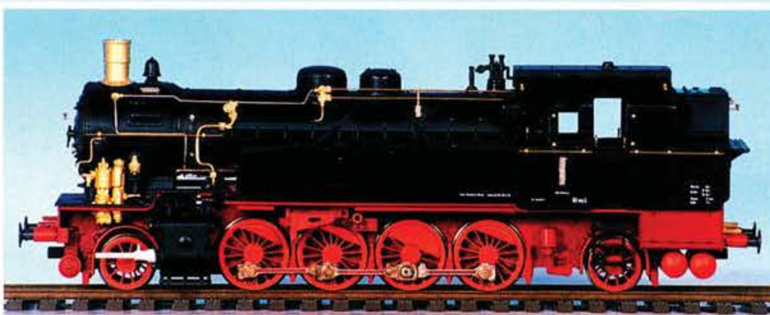


Das Teichmann-Fahrwerk als nackte Tatsache.

Am Dampfdom finden neue Messingventile ihren Platz. Dabei ist zu beachten, dass sich an der linken Seite ein doppeltes Ventil für Speisepumpe und Hilfsbläser befindet, dagegen an der rechten Lokseite nur ein einfaches Ventil für die Regulierung der Luftpumpe. Um eine korrekte Lage der Stellstangen zu erreichen, empfiehlt es sich, die Halterungen erst nach Einsetzen der Stangen einzukleben und anschließend die Löcher zu verspachteln.

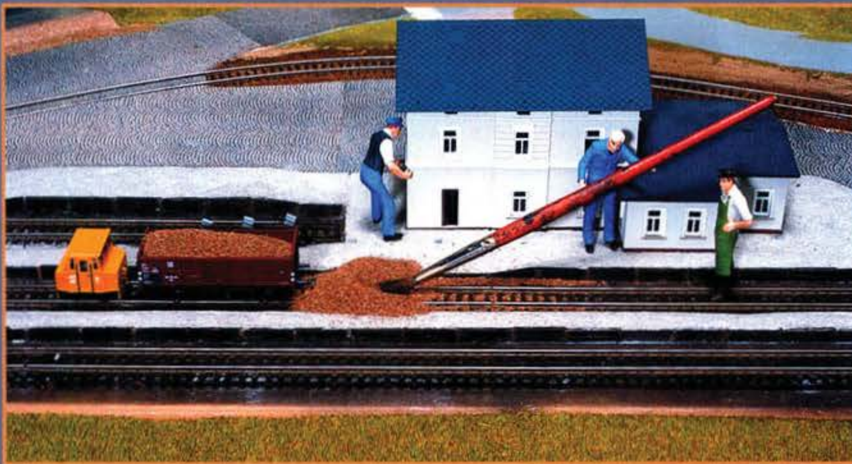
Nach Entfetten des Modells mit Prilwasser erfolgt die Grundierung und Lackierung mit Weinert-Farben. Als Lokschilder kamen Messing-Sonderanfertigungen der Firma Ostmodell zum Einsatz.

Derzeit ist das Fahrwerk für die Baureihe 93 nicht lieferbar. Statt dessen bietet Teichmann für Fleischmanns BR 94 ein Wipplagerfahrwerk mit maßstäblichem Achsstand und feinen Radsätzen an. Den dreifachen Preis der Basis-Lokomotive sollten die perfekten Fahreigenschaften von Teichmanns Werk dem anspruchsvollen Modellbahner schon wert sein. *Uwe Volkholz*



Die nächsten Schritte sind: Aufbau lackieren, Lampen montieren, Steuerung komplettieren, Beschriftung anbringen.

Fotos: U. Volkholz



Jede Menge Schotter vor dem Bahnhof Unterschmieda: Die Gleisbaurotte probiert schon mal aus, ob die Verteilung mit einem feinen Pinsel den Anleitungen des Modellbauduos entspricht.



Der Mittelbahnsteig im Rohbau: Kern des einseitigen Schüttbahnsteigs ist wegen seiner Flexibilität Kork.

Neues aus Unters



Die Schienenprofile, die der Bahnsteigkante ihren vorbildgerechten Halt geben, kann man am einfachsten mit Hilfe einer Eigenbaulehre ablängen.



Zwei Fliegen mit einer Klappe: Der Korkkern des Hausbahnsteiges dient vor dem Verkleben als Schablone für den Straßenbelag des Bahnhofsvorplatzes.

chmieda

Folge 4 Wie man sich bettet, so liegt man. Ralf Reinmuth und Alexander Schatz sorgen dafür, dass TT-Bahner auch beim Schotterbett und bei den Bahnsteigen richtig liegen.

Damit Unterschmiedas TT-Bevölkerung baldigst auf Reisen gehen kann und die Werktätigen des VEB Oberschmieda nicht länger frieren müssen, weil endlich per Schiene Nachschub für das Heizkraftwerk in Aussicht steht, haben Schotter, Bahnsteige und Splitt nun oberste Priorität.

Schienenprofile, Holz und Kork werden für Unterschmiedas Bahnsteige und die Laderampe der Ortsgüteranlage benötigt. Passend zugesägte und aufgeklebte Holzbrettchen füllen den Zwischenraum der Gleise im Bahnhofsbereich. Die Brettchen sollten in der Stärke der Dicke der Korkgleisbettung entsprechen. Auf diesen Unterbau kommt nun der eigentliche Bahnsteigkern, entweder aus Holz oder aus Kork.. Er sollte zu den Schwellenköpfen der Gleise einen Abstand von 5 mm einhalten und etwa 3 mm höher als die Schienenoberkante sein (siehe Zeichnung auf S. 72).

Da der Mittelbahnsteig als typischer Schüttbahnsteig gestaltet werden soll, ist seine hintere Kante mit einer Feile bis zur angenommenen Höhe des Schotterbetts abzuschrägen. Die vordere Bahnsteigkante entsteht wie beim Vorbild aus gekürzten Schienenprofilen und Schwellen, nur dass hier Holzleisten (2 x 2 x 21 mm) die ausrangierten Schwellen darstellen.

Die Schienenprofile werden auf etwa 15 mm gekürzt, was am einfachsten mit einer Eigenbaulehre zu bewerkstelligen ist. →



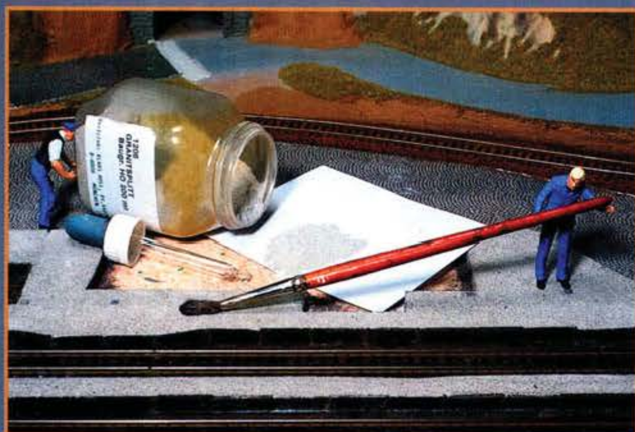
Zwischen den Schienenprofilstücken eingesetzte Holzleistchen sorgen für eine überzeugende Bahnsteigkante. Jetzt fehlt nur noch der Splitt als Perronbelag.



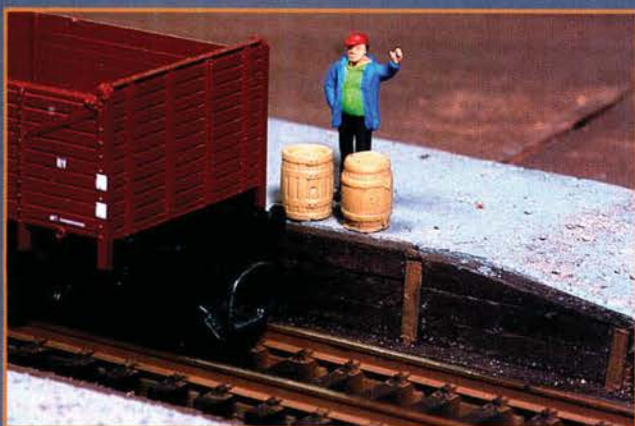
Damit die Lampenfüße nicht so dick auftragen, bedarf's beim Setzen der Bahnsteigleuchten neben dem Bohrer zusätzlich auch eines Senkeraufsatzes.



Fahrt frei für die Testlok: Wurden die Maße aus der Zeichnung auf Seite 72 eingehalten, gibt's keine Lichtraumprofilprobleme.



Das Auftragen des sehr feinen Asoa-Splitts erfordert ein hohes Maß an Fingerspitzengefühl, aber das vorbildliche Ergebnis ist die Mühe wert.



Die angehobene Rampe der Ladestraße erleichtert dem TT-Personal die Arbeit, ist so doch das Stückgut ohne Klimmzüge zu bewältigen.



Bahnhof und Bahnsteige kurz vor der Fertigstellung: Nicht mehr lange und die TT-Bevölkerung kann endlich ihrem Reisedrang nachgeben.

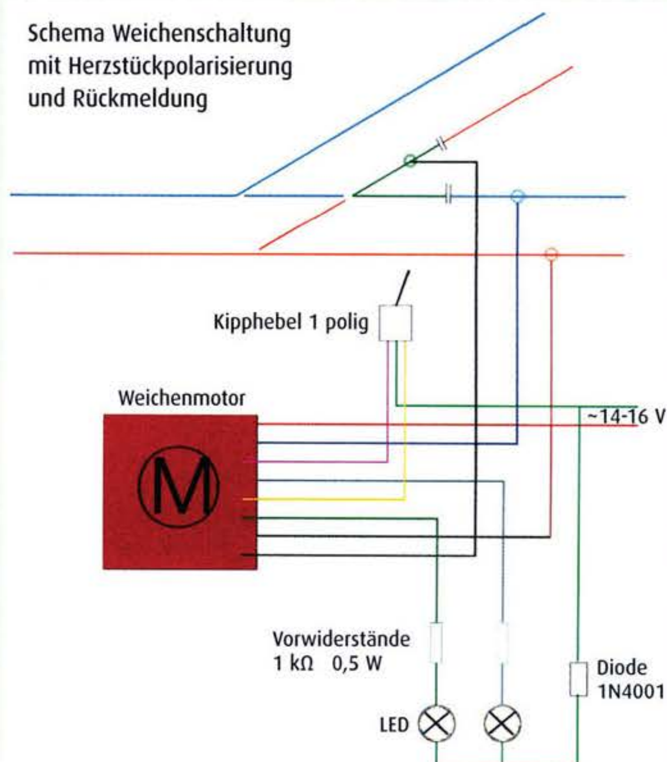
Aufs richtige Maß eingestellt, brauchen die Profile so nur noch mit einer Trennscheibe oder einem speziellen Gleisschneider gekappt zu werden. Die abgelängten Schienen werden nun in mit einem Abstand von 22 mm vorgebohrte Löcher entlang der Vorderkante des Bahnsteigkerns senkrecht eingesetzt und mit Kleber fixiert.

Die zwischen die Profile gesteckten Hölzchen sind ebenfalls festzukleben. Hat man sie nicht zuvor schon dunkel gebeizt, erhalten sie nun einen dunkelbraunen Anstrich mittels Pinsels oder Airbrushpistole, während den Schienenstücken ein rostbraunes Farbkleid verpasst wird.

Die Vorderkanten des Hausbahnsteigs und der Verladerampe sind entsprechend zu gestalten. Da letztere zwecks niveaugleicher Be- und Entladung ein höheres Profil aufweist, ist neben der erforderlichen Absenkung zu dem mit ihr in Verbindung stehenden Hausbahnsteig auch an entsprechend längere Schienenstücke als Rampenkantenstützen zu denken.

Damit den TT-Bahnreisenden auch nachts ein Licht aufgeht, gehören natürlich Lampen auf den Bahnsteig. Im vorliegenden Fall fiel die Wahl auf zur Epoche III/IV passende Laternen von Viessmann. Um die Lampenfüße zu kaschieren, kommt neben dem Bohrer auch ein Senker für eine kegelförmige Vertiefung zum Einsatz.

Nun fehlt nur noch der Bahnsteig- und Rampenbelag. Dafür eignet sich der feine Asoa-Splitt ganz vorzüglich. Er ist nicht zu dick, aber eine geschlossene Schicht bildend und gleichmäßig aufzutragen. Nach dem Verdichten mit einem Spatel oder auch den eigenen Fingern ist eine Pipette, wie man sie von Nasen-, Ohren- oder Augentropfen kennt, gefragt. Mit ihr kann man





Dünnes Furnier stellt die Bohlen des Überwegs dar. Die beiden Kupplungsfänger rechts und links bestehen aus Riffelblechimitat.

Schottermischungstabelle

	Mischung a Teile	Mischung b Teile	Mischung c Teile
Noch 95600	—	1	3
Noch 95610	2	2	4
Noch 95620	10	10	10

Trocken

Geleimt

Damit neben der Körnung auch die Farbe des Schotters wunschgemäß und vorbildgerecht ausfällt, sind zunächst Mischungs- und Leimproben erforderlich.

das mit Asoa-Fließverbesserer entspannte Weißleim-Wassergemisch zur Splittfixierung am besten dosieren.

Eine solche Pipette leistet auch wertvolle Dienste beim Einschottern, gerade an neuralgischen Stellen wie den schnell in ihrer Funktion beeinträchtigten Weichen. Wird da unsauber gearbeitet, ist selbst die beste Weichenschaltung schnell am Ende. Da nützt es dann auch nichts, wenn sich der TT-Bahner

Gilt auch beim Einschottern: Weniger ist nicht selten mehr

oder die TT-Bahnerin peinlich genau an das nebenstehend abgebildete Schema gehalten haben. Auch deshalb sollte beim Anlegen des Schotterbetts der Grundsatz beherzigt werden, dass weniger nicht selten mehr ist und in diesem Zusammenhang auch ein Mehr an Funktions- und Betriebssicherheit bedeutet!

Zunächst gilt es jedoch, neben der vom Eindruck her überzeugenden Schotterkorngröße die dem gewählten Vorbild entsprechende Farbe des Schotters zu bestimmen. Meist ist eine Mischung verschiedener Fertigschotter angebracht. Bei TT-Unterschmieda fiel die Wahl auf Woodland-Produkte, die die Allgäuer Firma Noch vertreibt.

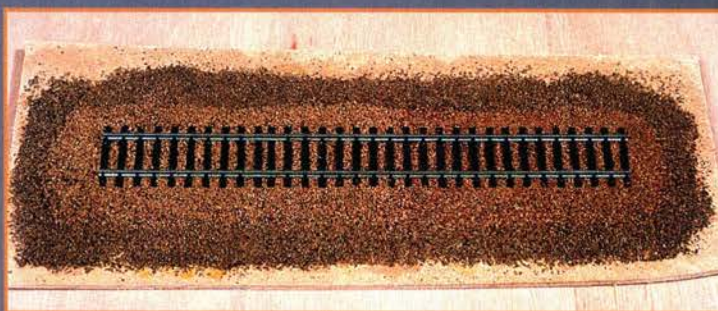
Drei bis vier Proben, in verschiedenen Zusammensetzungen gemischt (Mischungsverhältnis siehe Abbildung rechts oben auf dieser Seite), sollten am besten auf einem kunststoffbeschichteten Brettchen mit dem vorgesehenen Leim-Wasser-Gemisch beträufelt werden. Es genügt nämlich nicht, die unverarbeitete Schottermischung zu begutachten. Nach dem Fixieren und Aushärten unter realen Modellbahnzimmerbedingungen ist der Farbton (siehe Abbildung) dunkler und satter.

Um die Gesamtwirkung zu testen, sollte man probehalber zusätzlich ein Gleisstück einschottern. Dabei ist zudem auszumachen, ob das Wasser-Leim-Gemisch den Schotter komplett durchtränkt. Bleiben an der Basis lose Schotterkörner übrig, ist die Mischung zu dickflüssig. Tritt am Fuß des Schotterbetts in Rinnsalen Flüssigkeit aus, ist die Mischung zu dünn oder man hat eine zu große Menge verwandt.

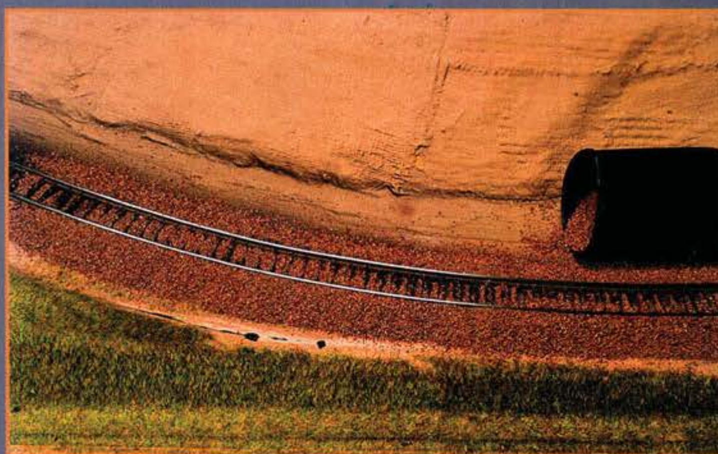
Erst wenn Schotterfarbe und Fixiermittelmischung stimmen, kann das eigentliche Einschottern beginnen. Soll die Anlage transportabel bleiben, empfiehlt sich eine Mischung aus 65 Prozent Wasser, 5 Prozent Asoa-Fließverbesserer oder Agepon-Netzmittel, 30 Prozent Ponal-Laminatleim.

Bevor nun das Hauptaugenmerk der korrekten Gestaltung des Schotterbettprofils gilt, sollten die Gleise nochmals gründlich mit einem Staubsauger gereinigt werden.

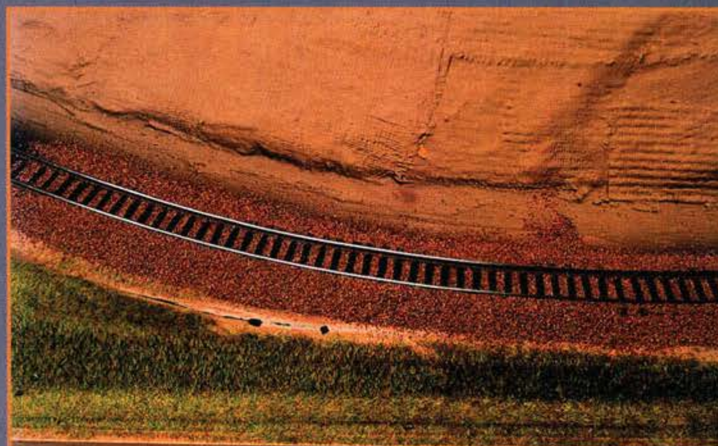
Den Schotter verteilt man jetzt zunächst zwischen den Schienen, in der Gleismitte. →



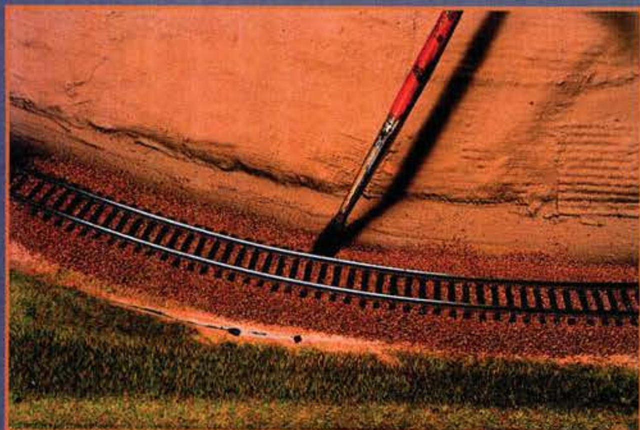
Die ausgewählten Proben sollten erst an einem realen Gleisstück getestet werden, rechts sieht man den leicht rötlichen, links den bräunlichen Schotter.

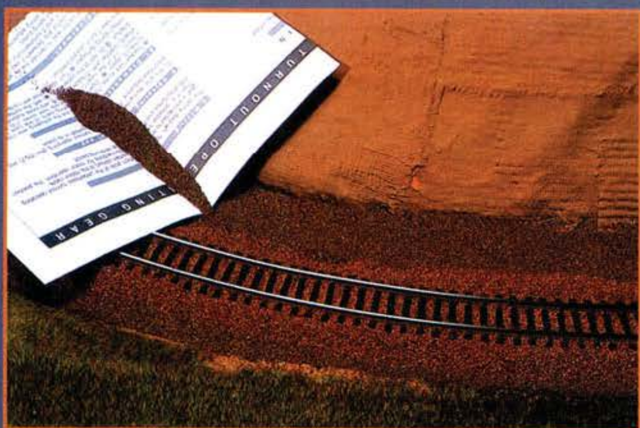


Das gekonnte Einschottern erleichtert die Verwendung eines Filmdöschens als Streubehälter. Vor allem zwischen den Schienen gilt dabei: Weniger ist mehr.



Ist die Schüttung erfolgt, reicht schon leichtes Klopfen auf die Fertiganlage, den Schotter zu verdichten. In der Gleismitte drückt man noch per Finger an.


Zur Profilierung der Schotterraupe setzt man einen weichen Pinsel schräg an und zieht ihn unter leichtem Druck an der Schiene entlang.


Nach Schottern des Schienenstrangs empfiehlt sich zum Andeuten der Randwege die Verwendung farblich abweichenden Streumaterials.

Bei der Dosierung erweist sich ein Filmdöschen als Schüttbehälter hilfreich. Dem Vorbild entsprechend, sollten die Schwellenzwischenräume in der Mitte nur zu etwa zwei Dritteln gefüllt sein. Weniger ist eben auch hier mehr.

Zur Verteilung ist ein feiner, weicher Pinsel geeignet. Zur Verdichtung genügt leichtes Klopfen auf die Fertiganlage. Gegebenenfalls drückt man mit dem Finger nach.

An den Außenseiten des Schienenstrangs verfährt man entsprechend. Dabei ist allerdings zu beachten, dass hier der Schotter über Schwellenoberkantenhöhe angehäuft wird. Diese so genannte Schotterraupe sorgt auch für den vorbildtypischen Neigungswinkel des Schotterbetts.

Zur Profilierung erweist sich wiederum der weiche, feine Pinsel als hilfreich. Man setzt ihn in einem annähernden 20-Grad-Winkel von oben an der Schienenaußenkante an und fährt mit einer leichten Wischbewegung unter gleichzeitigem geringfügigen Druck an ihr entlang. Am Ende der Wischbewegung zieht man den Pinsel nach oben weg. Mit etwas Übung bekommt so das Schotterbett seinen vorbildgetreuen Querschnitt.

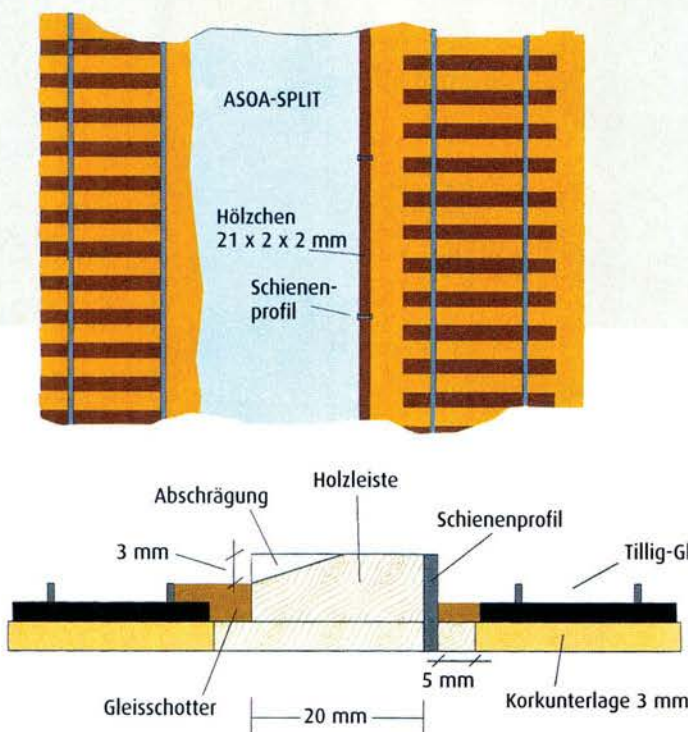
Nach Verteilen und Verdichten des Schotters sowie Nachsäubern des gefegten Schwellenbands beginnen die Vorbereitungen zum Fixieren. Dazu ist zunächst das Schotterbett gut zu durchfeuchten und zwar mit entspanntem Wasser. Dafür sorgt die Beimengung der bereits erwähnten Fließverbesserer von Asoa oder Agepon. Letzteren gibt's im Fotofachhandel. Wichtig ist zudem, daß man

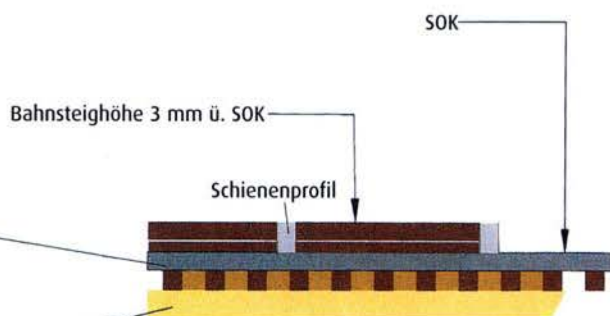
Materialliste

- Holzbrettchen und -profile
- Korkplatten
- Gleisprofile
- Bahnsteiglampen von Viessmann
- Furnier
- Riffelblech von Kibri
- Schotter von Noch Woodland
- Splitt von Asoa
- Fließverbesserer von Asoa
- Laminatleim von Ponal
- Neopren-Klebstoff von Uhu
- Farben von Revell und Tamiya

Werkzeugliste

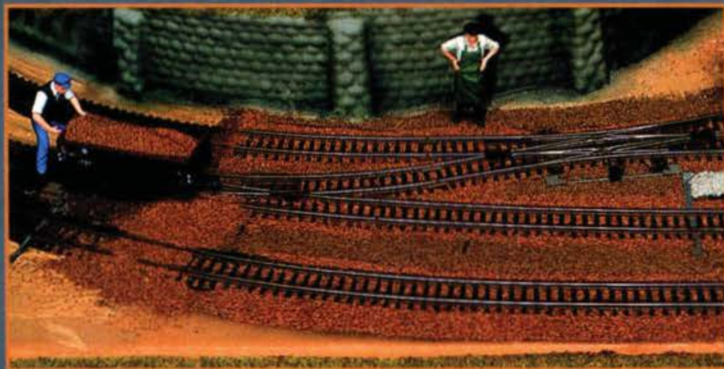
- Feine Säge
- Seitenschneider
- Bastelmesser
- Feile
- Winkel
- Akkubohrer mit Senkeraufsatz
- Leimspritze
- Pipette
- Pinzette
- Sprühflasche
- Airbrushausrüstung/Pinsel
- Feiner Pinsel



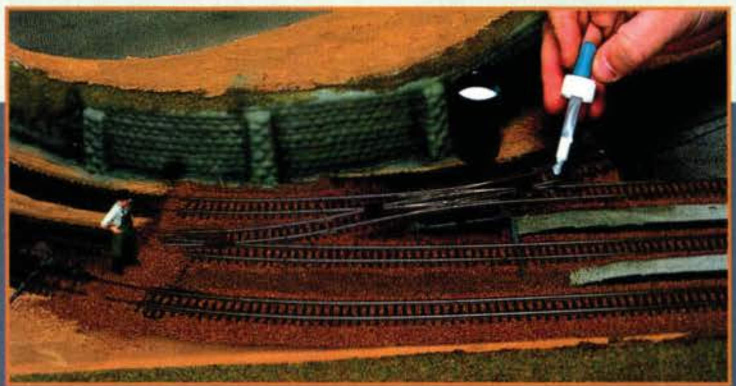


Zeichnung: Schatz

Aufsicht, Quer- und Längsschnitt des Schüttbahnsteigs: Bei Einhaltung der angegebenen Maße entstehen keine Probleme mit dem Lichtraumprofil.



Bevor der Schotter fixiert werden kann, sind auf jeden Fall die Gleise, vor allem im Bereich der empfindlichen Weichen, peinlichst genau zu säubern.



Das Schotterbett einschließlich jedes Schwellenzwischenraums wird mit einem Wasser-Leim-Gemisch unter Einsatz einer Pipette tröpfchenweise beträufelt.

zum Benetzen eine Sprühflasche verwendet, die die Flüssigkeit in einem sehr feinen Sprühnebel ausstößt. Nach geraumer Zeit muss nachgefeuchtet werden, ehe der Schotter mit dem bereits angegebenen Wasser-Leim-Gemisch beträufelt wird.

Dazu benutzt man zweckmäßigerweise eine Pipette. An Weichen ist eventuell noch akkuratere Arbeit erforderlich: Mittels Spritze und Kanüle mit abgesägter Spitze (Vorsicht, Verletzungsgefahr!) wird der verdünnte Leim aufgebracht, um ein Verkleben der Weichenzungen zu vermeiden. Außerdem ist zu beachten, dass der Leim keine stromführenden Kontakte isoliert. *R.Reinmuth/A.Schatz/hc*

Folge 5 im Oktober-Heft



Zuvor ist das Schotterbett gut durchzufeuchten. Die Sprühflasche, gefüllt mit einem Wasser-Netzmittel-Gemisch, darf nur einen sehr feinen Nebel erzeugen.

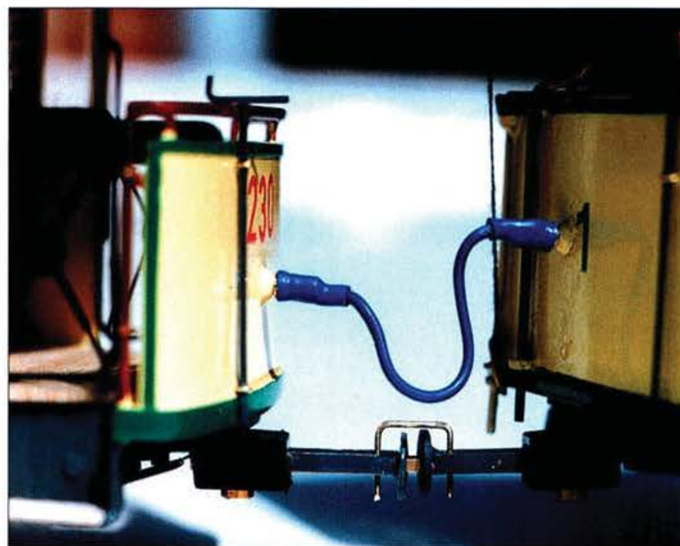
Fotos: Reinmuth

BASTELTIPPS

Licht im Beiwagen

Mit einer einfachen Steckverbindung werden Trieb- und Beiwagen gleichgeschaltet.

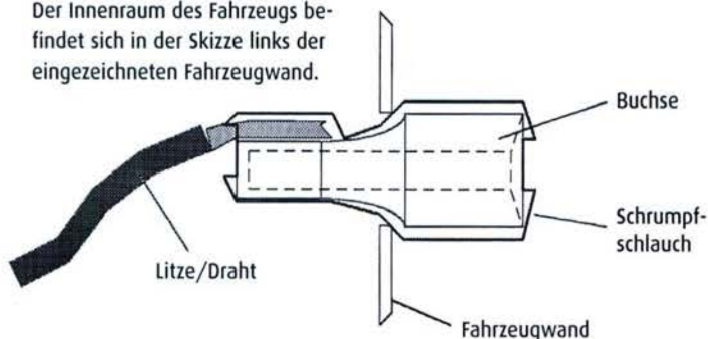
● Meine Spur-0-Straßenbahnanlage rüste ich derzeit auf Digital-Steuerung um. Da die Triebwagen einen Decoder besitzen und Beiwagen beim Vorbild auch elektrisch mit den Zugfahrzeugen verbunden sind, liegt es nahe, gleiche Funktionen über den Decoder des Zugfahrzeuges zu schalten, sofern dieser die Mehrbelastung durch weitere Lämpchen verkraftet. Während der eine Pol über eine gegenüber dem Aufbau isolierte Fahrzeug-Kupplung läuft, muss für das andere Potential eine Steckverbindung mit flexibler Leitung her. Benötigt werden aus dem Sortiment von Conrad Electronics: Zwei Präzisions-Kontaktstreifen (Art.-Nr. 73 90 73-11), zwei Buchsen (Art.-Nr. 73 12 69-11), Schrumpfschlauch (Art.-Nr. 52 71 49-66) mit maximal 2,4 mm Durchmesser und Litze. Der Schrumpfschlauch wird in verschiedenen Farben angeboten. Die ersten Arbeitsgänge befassen sich mit der Steckdose an den Fahrzeugenden. Zunächst trennt man mit einem scharfen Messer einzelne Elemente der Buchsenleiste ab. Nun entfernt man mit einem Seitenschneider die schwarze Plastik-Ummantelung und lötet die nur wenig abisolierte Litze ans hintere Ende der Buchse. Vom Schrumpfschlauch schneidet der Modellbahner nun ein etwa 5 mm langes Stück ab, schiebt es auf dem Draht bis über die Buchse. Wenn man den Schlauch etwa 1 mm über das vordere Ende der Buchse herausstehen lässt, bleibt später in der Fahrzeugwand ein Loch mit einem Durchmesser von 1 Millimeter, was der Schlauchkupplung dann einen strammen Sitz verschafft. Zum Schrumpfen selbst fand eine Heißluftpistole Verwendung. Das Fahrzeugende erhält an einer nach Vorbildzeichnungen ermittelten Stelle ein Loch mit einem Durchmesser von 2 mm, in dem die Buchse mit dem schmalen Ende festgeklebt wird. Für die Kabelverbindung trennt man zwei Stecker von der Steckerleiste und befreit sie von der schwarzen Isolierung. Da die Elektrokabel bei den Originalen immer etwas durchhängen, wählt man auch im Modell eine großzügige Länge und isoliert den Draht kurz ab. Bevor die beiden Stecker angelötet werden, sind unbedingt zwei jeweils 5 mm lange Stücke des Schrumpfschlauchs auf das Kabel zu fädeln. Man schiebt den Schlauch auf die angelöteten Stecker und erhitzt sie. Bei Fahrzeugen, die beim Vorbild über zwei Steckdosen verfügen, wobei eine durchaus auch der Bremsanlage dienen darf, kann man auch beide Potentiale in der beschriebenen Art übertragen. *Uwe Werner*



Die Farbe des Kabels sollte man der des Vorbilds nachempfinden.

Foto, Zeichnung: U. Werner

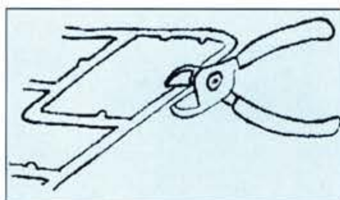
Der Innenraum des Fahrzeugs befindet sich in der Skizze links der eingezeichneten Fahrzeugwand.



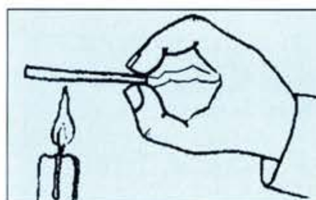
Plaste-Fäden

Aus Kunststoff-Spritzgussresten werden Freileitungen.

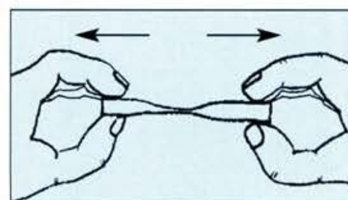
● Bei der Darstellung von Freileitungen oder Drahtzäunen greift man zumeist auf Zwirn oder Nähgarn zurück. Beide lassen sich allerdings nur schlecht kleben. Auch das Verknoten ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Bei der Montage handelsüblicher Plastikbausätze fallen jede Menge Kunststoff-Spritzgussreste an. Die nachfolgenden Arbeiten sollte man wegen der entstehenden Dämpfe nur im Freien vornehmen. Bei offener Flamme hat ein nasses Tuch bereitzuliegen, weil der Kunststoff Feuer fangen kann. Aus einem Spritzling schneidet man ein Stück heraus, erhitzt es über einer Flamme oder einem heißen Lötkolben so lange, bis es sich biegt. Nun nimmt man das Kunststoff-Teil umgehend aus der Hitze und zieht es an beiden Enden auseinander. Je heißer das Plastik und je schneller man zieht, desto länger und dünner wird der Faden. Diesen schneidet man so ab, dass der genutzte Bereich eine gleichmäßige Materialstärke hat. Der Faden lässt sich selbst mit geringen Mengen Klebstoff gut fixieren. *Oliver Herbst*



Aus Spritzling-Resten wählt man solche in der gewünschten Farbe.



Geschickterweise hält man das Plastikteil an beiden Seiten.



Beide Enden werden nun auseinander gezogen. Fertig ist der Faden.

Zeichnung: O. Herbst

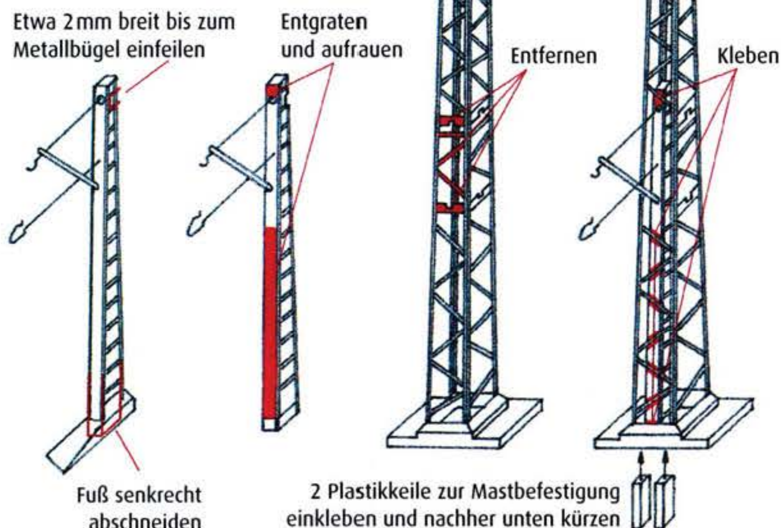
Turmmasten in Z

Märklins Turmmast erhält durch einen Trick einen normalen Ausleger.

● Märklins Oberleitung für Z-Spur enthält zwar einen Turmmast (Katalognummer 8914), dieser lässt sich aber nur mit Querverbindungen für mindestens drei Gleise verwenden. Um einen normalen Ausleger für ein Fahrdrahtstück anzubringen, ist es notwendig, einen Einzelmast (8911) in den Turmmast zu integrieren. Dazu schneidet man den Fuß des Einzelmasts rund um die senkrechten Teile ab. Nun wird das zweite Gitter von oben aufgefeilt, damit später auch Querverbindungen eingehängt werden können. Anschließend sollte man die Auslegerseite entgraten und aufrauen, damit beim Kleben später besserer Halt gewährleistet ist. Nun kommt der Turmmast an die Reihe. Zunächst entfernt man die in der Skizze rot eingefärbten Gitterstreben an der Auslegerseite.

Dann führt der Modellbahner den Gittermast vorsichtig durch die Öffnung und justiert ihn. Da die wenigen Klebepunkte an den Streben des Turmmastes keine sichere Verbindung gewährleisten, fertigt man zwei Keile aus Plastik an, die von unten eingeführt den eingesetzten Mast sichern. Nach Aushärten des Klebers sägt man die Keile bündig mit der Bodenplatte ab. Um eine sichere Verbindung zu gewährleisten, ist es sinnvoll, den Kleber einen Tag aushärten zu lassen, bevor der Fahrdraht eingehängt wird.

Hermann Eichhorn




Foto, Zeichnung: H. Eichhorn

Die Z-103 passiert in voller Fahrt den Turmmast mit dem implantierten Einzelmast.

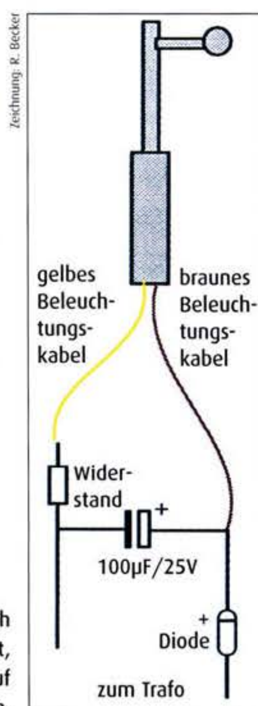
Fiat lux

Hellere Beleuchtung bei Viessmann-Signalen

● Wer die mit LED-Beleuchtung ausgestatteten Viessmann-Signale mit Wechselspannung betreibt, bemerkt vielleicht die schwache Helligkeit der Leuchtmittel. Das liegt daran, dass die Leuchtdioden zum Schutz gegen falsche Polarität mit einer in Reihe vorgeschalteten Diode ausgestattet werden. Die LED werden darum nur zeitweise mit Spannung versorgt, was sich bei genauer Betrachtung in einem Flackern zeigt. Eine einfache Abhilfe schafft ein 100-µF-Kondensator für eine Spannung von 25 V zwischen der Spannungsquelle und der an dem braunen Kabel angelöteten Diode. Dabei muss der Pluspol des Kondensators mit der Seite der Diode verbunden werden, die einen Ring trägt (Plus-Pol). Er liefert während der negativen Halbwelle Strom und wird in der anderen Phase aufgeladen. Dadurch stabilisiert sich die Spannungsversorgung der LED.

Rolf Becker

Da der Umbau lediglich die Beleuchtung betrifft, hat er keinen Einfluss auf die Flügelbewegungen.

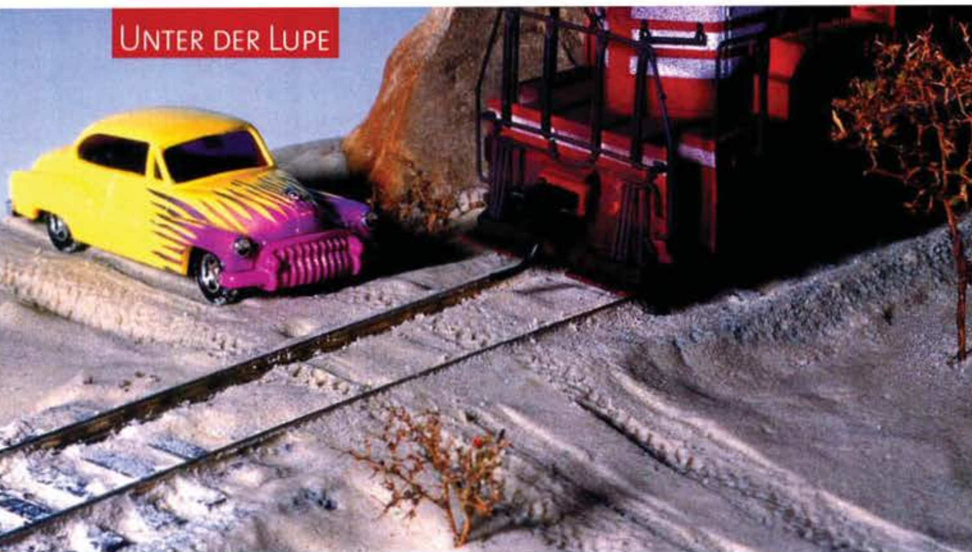


Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse: MEB-Verlag GmbH
Redaktion MODELLEISENBAHNER
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee



Die Szenerie zum Treffen der GP 20 und des Buick entstand kinderleicht in knapp 30 Minuten.

Die Reifenspuren und andere Formen lassen sich wegen der langen Abbindezeit ohne Hast modellieren.



Mit Leimpartikeln gemischte Sande gab es bisher nur im Künstler-Bedarf. Busch bringt sie auf die Modellbahn.

Instant-Sand

Wer bei der Oberflächengestaltung bislang auf Gips setzte, der eine flinke Arbeitsweise bedingte, kann sich nun mehr Zeit lassen. Buschs neuer Modelliersand ist erst nach zwei bis drei Tagen vollkommen ausgehärtet. Die Frage nach dem richtigen Kleber stellt sich nicht, da die Viernheimer das Material für die Fixierung dem Sand bereits beigeben.

Zunächst öffnet man die Packung und schüttet den gesamten Inhalt in eine Tülle und vermischt die hellen Zementpartikel mit dem Sand. Nicht benötigte Masse wird in einem verschließbaren Gefäß zwischengelagert. Ins Rührgefäß mit dem Modelliersand gibt der Landschaftsgestalter nun unter stetigem Umrühren vorsichtig Wasser. Ein Mischungsverhältnis von einem Esslöffel Wasser auf einen leicht gehäuften Esslöffel Sand ergibt eine recht feste, gut aufzutragende Masse. Je nach Konsistenz verteilt man den gut verrührten Modelliersand mit einem Löffel oder einem Spachtel auf dem wasserfesten Gelände-Untergrund. Die weichen Formen von Flugsand erzielt man mit schlammig angerührtem beigefarbenen Sand, der direkt aus dem Rührgefäß ins Gelände fließt. Je dünner die Schicht, um so größer ist natürlich die Fläche, die man mit dem Inhalt eines 500-Gramm-Beutels bedecken kann. Bereits kurz nach dem Aufbringen darf der Modellbahner gestalterisch tätig werden und Steine oder Pflanzen platzieren. Bei Schichten von maximal fünf Millimetern Mächtigkeit ist das Material nach etwa sechs Stunden an der Oberfläche angetrocknet und kann sogar mindestens sechs weitere Stunden hervorragend bearbeitet werden. Das ist der richtige Zeitpunkt, Feinheiten wie Reifenspuren zu modellieren. Wegen der geringen Korngröße gelingt das mit dem beigefarbenen Sand auf Anhieb.

Sehr überzeugend ist der Modelliersand „Beige" (Art-Nr. 7550). Mit den feinen Partikeln lassen sich Böden mit hohem Flugsand-Anteil darstellen. Die beiden anderen braunen Farbtöne „Mittelbraun" (Art.-Nr. 7551) und „Dunkelbraun" (Art-Nr. 7552) sind ebenfalls für die Verwendung auf Modelleisenbahnen geeignet. Beide weisen gröbere Korngrößen auf. Um eine naturgetreuere Wirkung zu erzielen, sei die Mischung untereinander angeraten. Eine Kombination der beiden dunkleren Brauntöne ist möglich. Klarheit über das richtige Mischungsverhältnis bringen Versuche auf einem Stück Styropor. Die Kombination des dunkleren mit dem beigefarbenen Sand im Mischbehälter ähnelt nach dem Auftrag eher einem miniaturisierten Mohnkuchen.

Wenn der Modellbahner seine Landschaft derart verpfuscht hat, kommt ein Vorteil des Busch-Produkts zum Tragen: Selbst wenn das Material komplett durchgetrocknet ist, wird es durch Zugabe von Wasser wieder modellierbar. Dabei sollte der Anlagenbesitzer aber beachten, dass er an der Elektronik und dem Unterbau keinen Wasserschaden anrichtet. Die Gebäcknachbildung ist ohnehin nicht mehr zu retten und damit ein Fall für den Mülleimer oder sie verschwindet unter einer neuen Material-Schicht. Die beiden grünen Sande haben keine Ähnlichkeit mit bewachsenen Böden oder anderen natürlichen Dingen und sollten der Frau Gemahlin für Dekorationszwecke mit Trockengestecken zur Verfügung gestellt werden.

Für 3,50 Euro pro 500 Gramm-Gebinde vom beigefarbenen Gemisch und 4,30 Euro für einen der anderen Beutel kann der Modellbahner nach Herzenslust im Sand spielen.

Jochen Frickel



Der grobere dunkelbraune Sand erinnert farblich an Waldboden, aber auch an Untergrund für Bergwiesen.

AUF EINEN BLICK

PRO Einfache Verarbeitung; hervorragend modellierbar; nach dem Trocknen noch wasserlöslich;

KONTRA Kein Dosierungsvorschlag auf der Packung; recht lange Trockendauer

PREIS Etwa 3,50 Euro

URTEILE 4½ Schluss-Signale

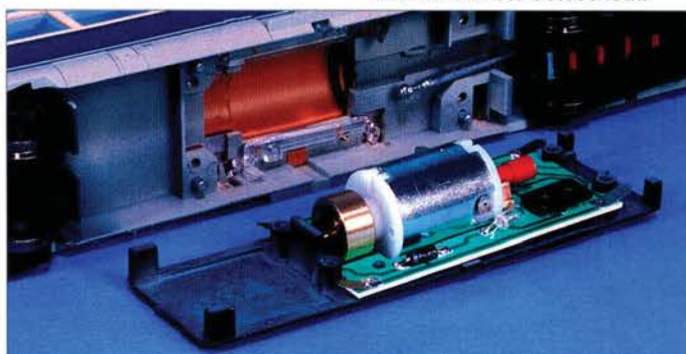
5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Attraktiv in Form und Farbe ist der 1935 als elT 1998 gebaute Triebwagen auch im Modell.

Der Aussichtstriebwagen ET91 bereichert schon lange das Roco-Sortiment. Jetzt rollt er antriebsseitig überarbeitet als frühes Epoche-III-Modell an.

Im Glashaus



Zur Wartung löst man die Schrauben der Metallbodenplatte. Links befindet sich das Decoderfach.

Wer im Glashaus sitzt, der soll nicht mit Steinen werfen, sagt der Volksmund. Dass das Vorbild des Roco-ET91 einem Scherbenhaufen gleicht, ist nicht auf den Kontakt mit Wurfgeschossen sondern mit einer E-Lok der Baureihe 1044 zurückzuführen, die den so genannten Gläsernen Zug am 12. Dezember 1995 nachhaltig deformierte.

Das Kunststoff-Modell sollte Kontakte mit anderen Triebfahrzeugen erheblich besser verdauen. Die Roco-Ingenieure trennten Chassis und verglasten Teil des Aufbaus auf Höhe der Fensterunterkante. Beim näheren Hinsehen erkennt man einen kleinen Spalt auf den Fahrzeugseiten, während die vielteilige Stirnverglasung nahezu perfekt aussieht. Zunächst wird der Blick des Betrachters vom mehrfarbigen, vollständig eingerichteten Innenraum abgelenkt. Da wegen der großzügigen Verglasung das Innenleben quasi auf dem Präsentierteller liegt, spendierte der Hersteller seinem Aussichtstriebwagen einige Fahrgäste. Den Arbeitsplatz des uniformierten Triebwagenführers findet dieser weitgehend eingerichtet vor.

Hervorragend stehen dem ET9101 die feinen Dachstromabnehmer. Allerdings sollte unseren Informationen zufolge einer der Pantographen eine breitere Wippe für den Einsatz in Österreich führen.

Es gelang den Roco-Ingenieuren, den auf ein Drehgestell wirkenden Antrieb so weit im Untergrund zu platzieren, dass im Innenraum nichts auf seine Existenz hindeutet. Dass er vorhanden ist, davon kündet beim Einschalten der Fahrspannung, neben der einsetzenden Bewegung, die noch moderate Geräusch-Kulisse. Obwohl man das Gehör der Fahrgäste schonender behandelt als bei früheren Auflagen des konstruktiv aus den 80er-Jahren stammenden ET91, macht sich hier der reichlich vorhandene Resonanzraum bemerkbar. Die Stirn-Beleuchtung wirkt selbst bei voller Fahrt, als ob der Triebwagenführer zwei Kerzen hinter die Lampengläser gestellt hätte.

Besonders beliebt bei den Vorbild-Passagieren waren Langsamfahrten in landschaftlich reizvollen Streckenabschnitten. Dem trug Roco Rechnung und verpasste seinem Aussichtstriebwagen eine darauf abgestimmte Getriebeauslegung. Angesichts einer Minimalgeschwindigkeit von etwa 1 km/h bei 2,9 Volt müssten viele so genannte Rangierloks vor Scham verkehrsrot anlaufen. Bis zu einer Spannung von 9,5 Volt bleibt das Tempo unter 60 km/h. Dass sich der Aussichtstriebwagen auf Anlagen mit Blockstellenbetrieb als Verkehrshindernis erweist, erfreut dagegen weniger. Erst unter Aufbietung aller Reserven des Transformators erreicht ET9101 bei 15 Volt die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Liegen 14 Volt an, lässt er es bei 105 km/h bewenden.

Zeitgemäß besitzt der Gläserne Zug nun eine achtpolige digitale Schnittstelle, die man erreicht, wenn die Metall-Platte an der Fahrzeug-Unterseite abgeschraubt wird.

Etwa 170 Euro sollte dem Modellbahner der ungewöhnliche Blickfang für seine Anlage wert sein. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Ansprechende Formgebung; ausgezeichnete Langsamfahreigenschaften; serienmäßig eingesetzte Fahrgäste; gut versteckter Antrieb

KONTRA Nicht allzu niedrige Fahrgeräusche; erreicht die Vorbildhöchstgeschwindigkeit nicht; sehr schwache Beleuchtung

PREIS Etwa 170 Euro

URTEILE ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Pikos wunderschöner Kalk-Kübelwagen Slmmp dient 94 2043 als eigentlich zu modernes Rangiergut.

Zu den letzten Länderbahn-Tenderloks der DR gehörte in der frühen Epoche IV die BR 94.20-21. Piko offeriert auch eine Wechselstrom-Version.

Rückwärtsfahrt

Seit fast zwei Jahren rollt Pikos 94.20-21 über H0-Anlagen. Nach dem Epoche-III-Gleichstrom-Modell, das damals unseren Test mit Bravour absolvierte, kommt jetzt die Epoche-IV-Version für Wechselstromer zum Zuge. Sogar ein Decoder für Analog- und Digitalbetrieb ist an Bord.

Werkseitig ist der Baustein auf analogen Einsatz programmiert. Bei einer Spannung von 4,5 Volt fährt der Fünfkuppler mit umgerechnet 8 km/h los. Das Vorbild-Höchsttempo von 60 km/h erreicht er bei 9,3 Volt. Im gestreckten Galopp bei 16 Volt zeigt der Tachometer 117 km/h an. Es bleibt also ein ausreichend großer Regelbereich für vorbildgerechten Anlageneinsatz. Aus 60 km/h rollt 94 2043 bei Stromunterbrechung noch etwa zwei Zentimeter weiter. Zu Problemen mit der Spannungsversorgung sollte es dank des sechs Zentimeter langen Schleifers und acht Rädern für den Massekontakt eigentlich nicht kommen. Die Zugkraft wird mit 14 Schnellzugwagen in der Ebene (95 Gramm), zwölf (86 g) bei einer Steigung von drei Prozent und zehn Waggons (65 g) auf der Acht-Prozent-Rampe dem Vorbild gerecht.

Die Umstellung auf digitale Betriebsart ist mit einem Handgriff am Transformator erledigt. Dazu braucht die Lokomotive nicht geöffnet zu werden. Mit Märklins Digital-Zentrale 6021 kann man 94 2043 als Nummer 78 ansprechen. Alles andere als ansprechend sind die digitalen Fahrleistungen. In der ersten Fahrstufe beschränkt sich die Lok aufs Brummen, in der zweiten Fahrstufe hirscht sie mit umgerechnet 19 km/h los, in der dritten liegen 52 und in der vierten 70 km/h an. Selbst wenn man die in der fünften Fahrstufe erreichten 85 km/h noch als vorbildgerechte Fortbewegung bezeichnet, so bleibt trotzdem ein lächerlich geringer Spielraum im Betrieb. An dem Missstand kann der Modellbahner nichts ändern, da der Steinzeit-Decoder „AnDi" von Uhlenbrock nur die Wahl der Adresse und die Schaltung der Beleuchtung ermöglicht. Die 94 hat wirklich einen besseren elektronischen Partner verdient.

Das ist um so betrüblicher, da die Maschine, wie schon im MODELLEISENBAHNER-Test in Ausgabe 1/2001 festgestellt, ein sehr schönes Modell ist. Clever gelöst haben die Piko-Ingenieure die Verbindung vom nahezu maßstäblich kurzen Achsstand und den betrieblich notwendigen höheren Spurkränzen. So führte man die Räder der zweiten und vierten Achse mit nur 0,6 mm hohen Spurkränzen aus, weshalb die an den anderen drei Achsen höher sein durften um die Führungsarbeit zu leisten.

Am Gehäuse gefallen die zahlreichen separat angesetzten Leitungen, Griffstangen und Ventile, der konturenscharfe Druck und die seidenmatte Lackierung. Die zu öffnende Rauchkammertür ist ein nettes Detail beim Abstellen im Bw-Bereich. Der Käufer braucht nur wenige Details an den Stirnseiten selbst zu montieren.

Der als kleiner, preiswerter Decoder in der Uhlenbrock-Bedienungsanleitung angepriesene Decoder hat bestenfalls die Bewertung „noch brauchbar" verdient. In der schönen 94 mit ihrem guten, Antrieb ist er indes ein Rückschritt. Ein Aufpreis von etwa 50 Euro gegenüber der Gleichstrom-Version wäre bei Pikos 94.20-21 nur mit einem zeitgemäßen Digitaldecoder gerechtfertigt. Auch Uhlenbrock hat solche übrigens im Sortiment. *Jochen Frickel*



Das linke Rad weist hohe, das rechte niedrige Spurkränze auf. Die Beschriftung ist ohne Fehl und Tadel.

Wie man sieht, hätte der Platz im Decoderstaufach auch für einen besseren Baustein ausgereicht.



AUF EINEN BLICK

PRO Feine Detaillierung; sehr gute Maßstäblichkeit; ausgewogene Fahreigenschaften im Analogbetrieb; gute Zugkraft

KONTRA Nur wenige Fahrstufen im Digitalbetrieb nutzbar; hohe digitale Anfahrgeschwindigkeit; in Anbetracht des ungeeigneten Decoders zu hoher Preis

PREIS 290 Euro

URTEILE (3 Schluss-Signale)

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Ihre Bestseller sind da



Die Ahnengalerie der Museumsdampfloks reicht von der kleinen zweiachsigen Schmalspurmaschine, über die zahlreichen 50er und 52er bis hin zur über 2.000 PS starken Schnellzuglok. Dieser neue Band der »Kleinen Typenkunde« gibt in bewährter Weise Auskunft über die erhalten gebliebenen Dampflokomotiven.

176 Seiten, 100 Farbbilder, Bestell-Nr. 71187

€ 12,–



Der vierte und letzte Band »Schienenverkehr in der DDR« lässt noch einmal in ausgewählten Beiträgen aus dem »EisenbahnJahrbuch« von 1981 bis 1985 die Entwicklung der DR Anfang der 80er-Jahre Revue passieren. Im Vordergrund dieser Ausgabe stehen die Elektrifizierung und die Beschaffung neuer Fahrzeuge.

208 Seiten, 200 Bilder, Bestell-Nr. 71203

€ 16,–



Die Ehe von Bundesbahn und Reichsbahn war ein Volltreffer für die Schiene. Doch ICE und Regionalisierung sind nur eine Seite der Medaille. Seit 1991 verschwanden über 700 Streckenkilometer von der Landkarte, vor allem im Osten. Die stillgelegten Linien werden hier beschrieben und mit Bildern dokumentiert.

200 Seiten, 258 Bilder, davon 32 in Farbe, Bestell-Nr. 198470 **nur € 5,–**

Jetzt bestellen – rufen Sie gleich an! ☎ (0711)2108065, FAX (0711)2108070

Stück	Best.-Nr.	Titel	Preis
☐	198470	Abschied von der Schiene	5,00
☐	71187	Typenkunde Museumsbahnen	12,00
☐	71203	Schienenverkehr in der DDR Band IV	16,00
☒	Ja, ich erhalte gratis das aktuelle Gesamtverzeichnis »Eisenbahn-Bücher«		

Motorbuch Versand, Abt. 352
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Internet: www.Motorbuch.de
E-Mail: Versand@Motorbuch.de

Meine Adresse:

Vorname, Name

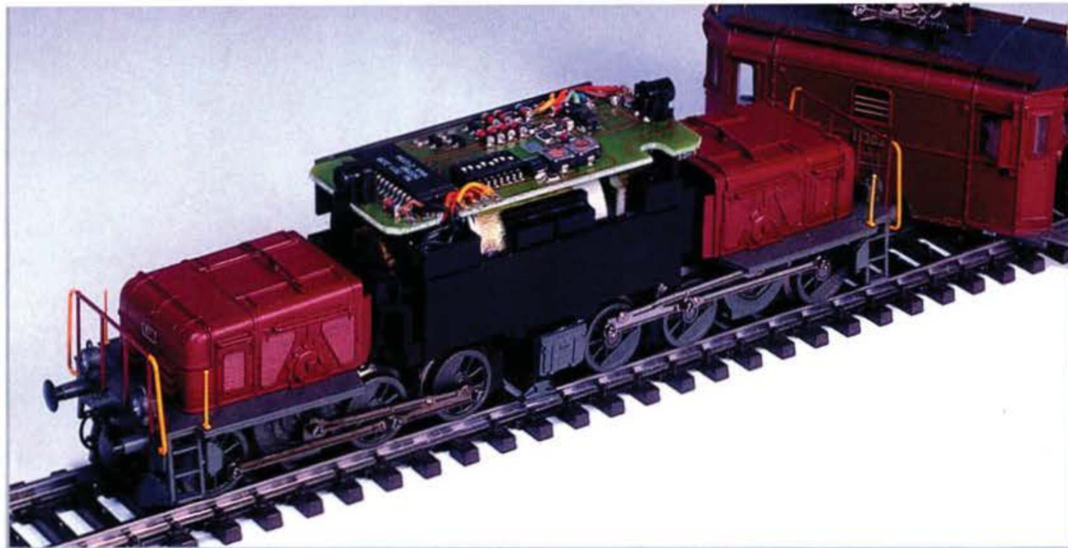
Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Motorbuch Versand

Versandkostenanteil: Inland € 3,90 (ab Bestellwert € 70,– frei). Ausland nach Aufwand (nur Vorfaktur). Preisänderungen vorbehalten.

• kein Club • kein Risiko • garantiertes Umtauschrecht



Unter der großen Decoder-Platine liegt der Motor mit den beiden Schwungmassen, die für seidenweichen Lauf sorgen.

Die Märklin-Modelle der Ce 6/8, des berühmten Krokodils, sind seit vielen Jahrzehnten Klassiker im Programm. Jetzt haben sich die Göppinger des kleineren Reptils erinnert und liefern die De 6/6, das Seetal-Krokodil, als digitales H0-Modell.

Brutpflege

Für eine Lokomotive, die in nur drei Exemplaren gebaut und nur auf einer Strecke der SBB eingesetzt wurde, erreichte die De 6/6 reichlich Popularität. Das mag wohl auch an der Seetallinie liegen, die zwar wahrhaft keine Hauptstrecke ist, jedoch für mehrere Jahre eine Besonderheit im Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) darstellte. Die Verbindung zwischen Luzern und Wildegg nahe Lenzburg ging 1922 im Netz der SBB auf. Die Besonderheit war, dass in ihren Fahrdraht entgegen der üblichen SBB-Standardelektrifizierung (15 000 Volt, $16^{2}/_{3}$ Hertz) eine Spannung von 5 500

Wie aus dem Ei gepellt! Märklins De 6/6 macht einen vorzüglichen äußeren Eindruck. Und auch die Fahrwerte können sich sehen lassen.

Volt mit einer Frequenz von 25 Hertz eingespeist wurde.

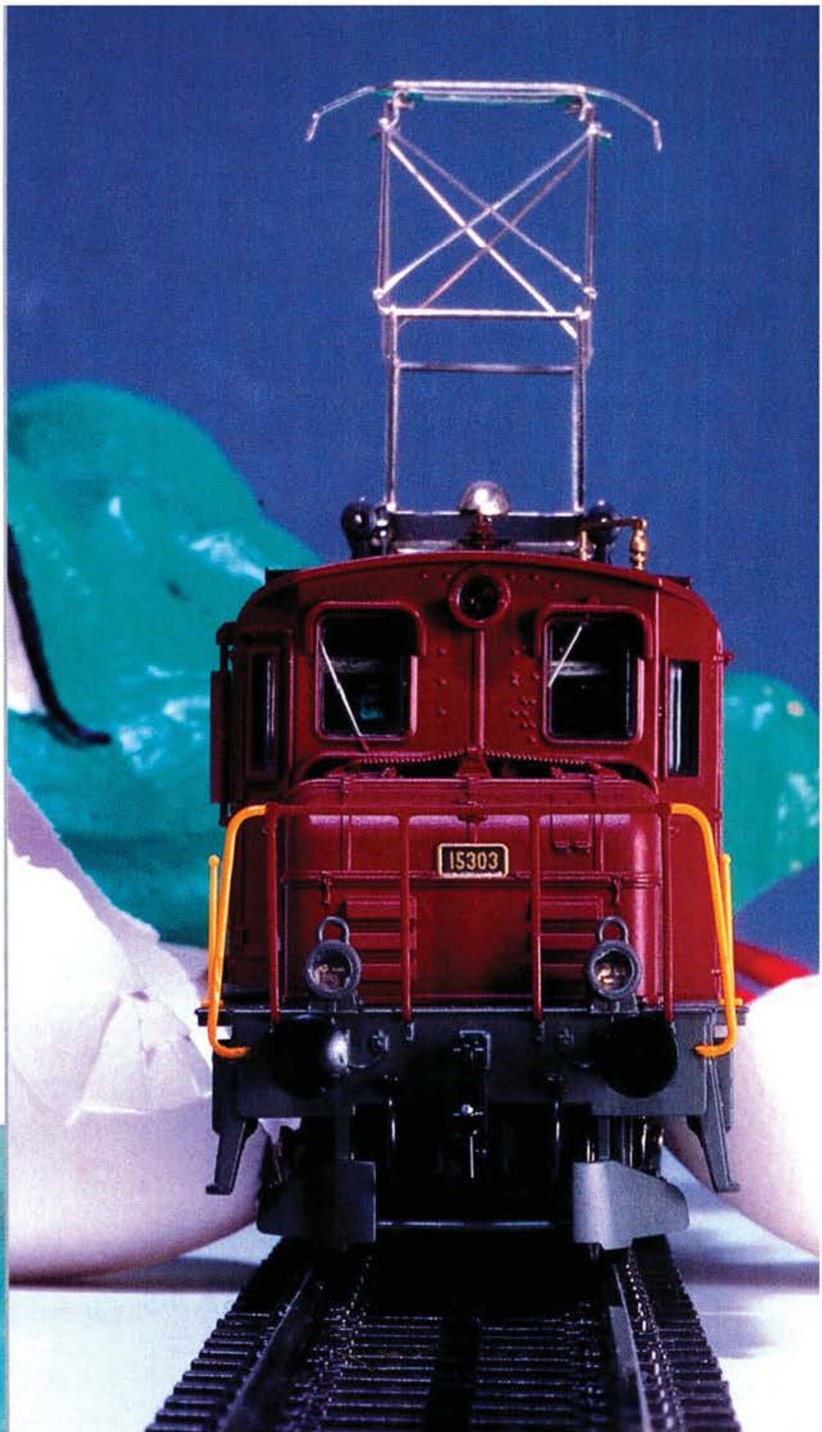
Für den Güterverkehr, aber auch für Personenzüge wurden Mitte der 20er-Jahre neue Lokomotiven benötigt. Die Hauptvorgaben waren: Hohe Zugkraft, gute Kurvengängigkeit und niedrige Achslast. Gleichzeitig sollten die neuen Maschinen zumindest vorübergehend zweisystemfähig sein. Es war zwar schon beschlossene Sache, die Seetallinie in das SBB-Stromsystem zu integrieren, die Lokomotiven sollten ihren Dienst jedoch 1926 vier Jahre vor der Umstellung antreten. Dafür baute man in die Maschinen eine umschaltbare Primärwicklung der Transformatoren ein, die nach 1930, als sie nicht mehr benötigt wurde, auch wieder ausgebaut wurde. Die Höchstgeschwindigkeit war bei der Konstruktion der Lok zweitrangig.

Bei keinem Hersteller passt diese Lok besser in die Tradition

Aus den Winterthurer Hallen der Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) rollte eine Lok, die stark an ein abgespecktes Krokodil erinnerte, jenes Erfolgsmodell, das seit den frühen 20er-Jahren die Güterzüge über den Gotthard schleppte. Aber ein Schrumpf-Krokodil war die De 6/6 nicht, vielmehr stellte sie technisch eher eine verdoppelte Rangierlok aus der Familie Ee 3/4 und Ee 3/3 dar, deren erste Maschine 1923 vorgestellt wurde. Rangierloks, die noch heute häufig auf den Schweizer Gleisen anzutreffen sind.

Das Wechselstrommodell ist in gewisser Weise auch zweisystemfähig: Die vorliegende digitale Testversion fährt natürlich auch problemlos auf einer klassisch analogen Anlage. Das Baby-Krokodil kommt im späten braunen Anstrich in den Handel. Bis ins Jahr 1954 verkehrten die Maschinen in Grün entlang des Hallwiler- und des Baldegger Sees. Zu dritt waren sie dort erst seit 1931, denn eine Maschine erledigte in ihren ersten Lebensjahren Rangieraufgaben in Bellinzona und Chiasso. Bis zu ihrer Ausmusterung im Frühjahr 1983 werkelten sie dann auf der Seetal-Strecke. Lediglich an den Wochenenden halfen sie von Zeit zu Zeit auf den Gleisen der Schweizerischen Südostbahn (SOB) aus, die zugkräfige Hilfe auf ihren steilen Strecken brauchen konnte. Das Vorbild des Märklin-Modells 15303 gibt es heute nicht mehr. Kurz nach der Ausmusterung endete es als Altmetall. Lediglich Lok 15301 existiert heute noch bei der Oensingen-Balsthal-Bahn und wird schrittweise wieder betriebsfähig aufgearbeitet.

Wie nicht anders zu erwarten, rollt Märklins 15303 in solider Metallausführung, Ge- →



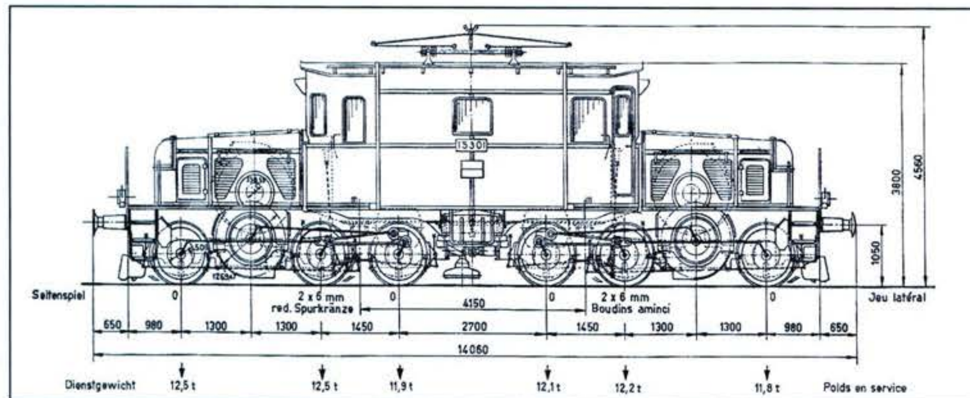
Freistehende Details schmücken das Seetal-Krokodil. Die Lok gibt ein massives aber alles andere als plumpes Erscheinungsbild ab.



Mess- und Datenblatt

Modell Eisen Bahner

De6/6 15303 der SBB von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: De6/6 15303 der Schweizerischen Bundesbahnen
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002
Epoche: III bis IV
Katalognummer: 37521
Im Handel seit: Juni 2002
Andere Ausführungen: Gleichstrom-Modell von Trix
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 312 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Märklin-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 250 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Motorola
Stromabnahme: Über Mittelschleifer
Motor: Fünfpoliger Motor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, im Digitalbetrieb schaltbar
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle sechs Treibachsen
Schwungmasse: Zwei mit einem Durchmesser von ungefähr 13 mm.
Haftreifen: Vier
Zugkraft:
Ebene: 90 Gramm (Zug mit etwa 60 Achsen)
3 % Steigung: 80 Gramm (Zug mit etwa 50 Achsen)
8 % Steigung: 65 Gramm (Zug mit etwa 40 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Zwei Schrauben unter dem Fahrgestell halten das Gehäuse
Innenteile: Platine mit Decoder ist nach Abnahme des Gehäuses sehr gut zugänglich, der Motor nicht
Zurüstteile: Kupplungshaken und Bremsschläuche
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





F_S = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_0 = Geschwindigkeit

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	14000	160,9	161,2
Achsstand der Lok	10800	124,1	124,2
Treibraddurchmesser	1040	12,0	11,8
Höhe über SO	4415	50,7	50,4
Achsstand 1. und 2. Achse	2600	29,9	29,9
Achsstand 2. und 3. Achse	1450	16,7	17,0

Fahrwerte ohne Last	F_S (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	1	-
Kriechen	1	1	-
Vmax	14	82	80
bei 50 km/h	≈8	50	10

häuse und Fahrgestell, über die Gleise. Der größte Teil der umfangreichen freistehenden Zurüstteile ist bereits montiert wie etwa Griffstangen der Rangierer-Bühne oder die Rückspiegel. Lediglich Bremsschläuche und Kupplungshaken befinden sich in einem kleinen beigelegten Beutelchen. Die braune Lackierung der vorliegenden Lok, die als Einmalserie 2002 aufgelegt ist, weist keine Fehler auf. Vermutlich wird es alsbald auch die grüne Ursprungsversion bei Märklin geben. Die Bedruckung des Krokodils ist vollständig und makellos. Besonders die erhabenen Fabrikschilder sind erwähnenswert.

Der Blick ins Innenleben ist schnell erzielt: Zwei kleine Schrauben halten das Gehäuse des Brückenrahmens. Die Schrauben der Vorbauten sind bedeutend fummeliger zu lösen, da kommt dem H0-Lokführer der sehr gelungen nachgebildete Winterthur-Stangenantrieb in die Quere. Über Zahnräder werden alle sechs Achsen angetrieben. Der Motor, dessen Ausbau nicht vorgesehen ist, ist im Brückenrahmen verstaut und gibt seine Kraft über Kardanwellen und ein Schnecken-/Stirnradgetriebe weiter. Auf beiden Motorwellen sitzen kleine Schwungmassen, die zwar für einen runden Lauf sorgen, aber nicht für einen bemerkenswerten Auslauf. Dennoch genügt er, um kurze stromlose Abschnitte zu bewältigen.

Am beeindruckendsten ist der sehr ruhige und gleichmäßige Lauf des Maschinchens. Vom Schleifer ist so gut wie nichts zu vernehmen. Und auch die übrigen Fahrleistungen können sich sehen lassen. Im Analogbetrieb fährt das Seetal-Krokodil bei einer Spannung von 16 Volt mit 83 km/h und hat einen Auslauf von 55 Millimetern. Diese Höchstgeschwindigkeit ist zwar auch mit 40-prozentigem NEM-Zuschlag etwas zu üppig, aber noch vertretbar. Das Vorbild war mit maximal 50 km/h wirklich nicht sehr schnell. Diese Ge-



Besonders die Nachbildung des Winterthur-Schrägstangenantriebs ist den Konstrukteuren im Hause Märklin gut gelungen.

schwindigkeit wird im übrigen bei ungefähr 10 Volt erreicht. Als der Spannungsmesser 4,6 Volt anzeigte, setzte sich das Zwerg-Krokodil mit 5 km/h in Bewegung.

Die Digitalbahner können sich ja ihr Fahrverhalten weitestgehend frei programmieren. Wie bei Märklin üblich müssen sie dazu jedoch das Gehäuse abnehmen. Greifen sie allerdings auf die Werkseinstellung zurück, fährt ihre E-Lok in Fahrstufe 14 mit 82 km/h, erreicht die Vorbildhöchstgeschwindigkeit etwa bei Fahrstufe acht und in der ersten Fahrstufe kriecht sie mit 1 km/h. Auch das voreingestellte Beschleunigungs- und Bremsverhalten ist akzeptabel.

Die Zugkraft ist für vorbildgerechte Züge allemal ausreichend: In der Ebene zieht die Lokomotive etwa 60 Achsen, in der dreiprozentigen Steigung ungefähr 50 und in der achtprozentigen immer noch um die 40 Achsen.

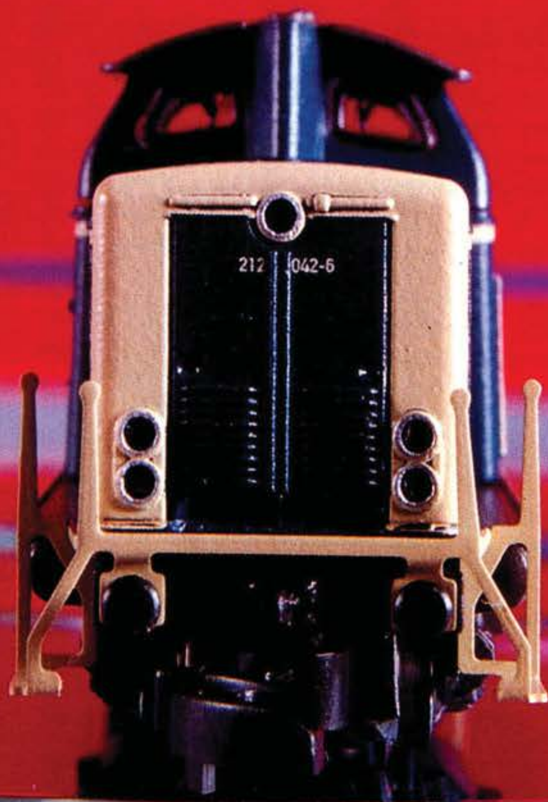
Das neue Seetal-Krokodil ist die gelungene Umsetzung eines bemerkenswerten Vorbilds. Den Göppingern ermöglicht sie überdies, auf dem Fahrwerk eines Tages auch eine Ee 3/3 aufzubauen, und die grüne Variante steht ja auch noch aus. Einstweilen dürfte das kleine Schienen-Reptil, das im Handel um die 250 Euro kosten soll, nicht nur den eidgenössischen Modellbahnern Freude bereiten.

Stefan Alkofer

Wie beim Vorbild gehört die V100 im Modell zu den beliebtesten Lokomotiv-Konstruktionen. Nun rollt der Klassiker auch in der Baugröße Z ins Märklin-Sortiment.

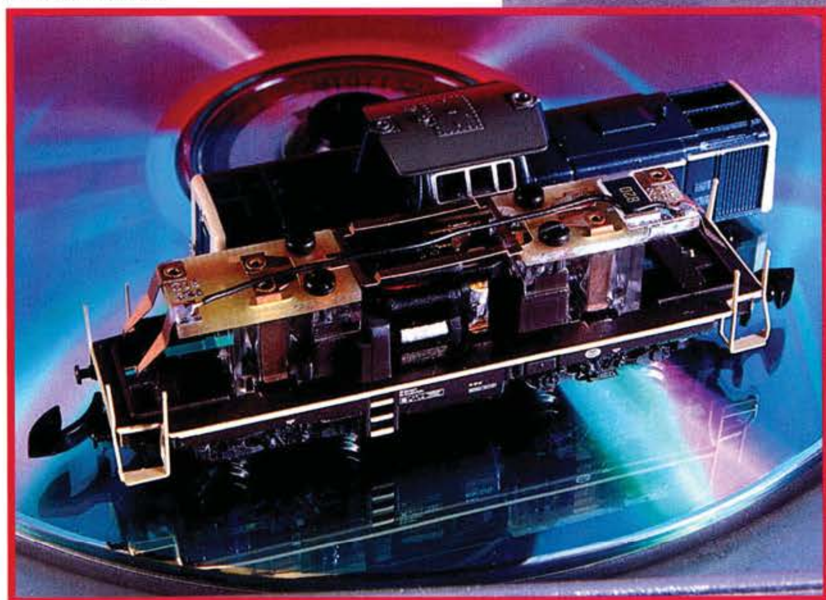
Hitverdächtig

Anders als viele musikalische Machwerke dürfte die Miniclub-212 auch auf längere Sicht ein Erfolg werden.



Die Schokoladenseite von Märklins Neukonstruktion. Beim Vorbild liefen die Loks häufig mit der Heizkesselseite voraus.

So sieht ein modernes Innenleben in der Baugröße Z aus: Der Mittelmotor treibt alle Achsen an und erhält Strom von allen Rädern.





Im Vergleich zum Kühlergrill fällt dessen Umrandung zu wuchtig aus, was aber erst die dreifache Vergrößerung verdeutlicht.

„Endlich eine V100", werden viele Z-Bahner angesichts von Märklins Neuentwicklung sagen. Von der Ankündigung zur Spielwarenmesse 2001 bis zur Auslieferung im Frühjahr 2002 ging ein reichliches Jahr ins Land.

Doch die Zeit haben die Märklin-Ingenieure gut genutzt. Auf den ersten Blick ist das Modell als 212 zu identifizieren. So



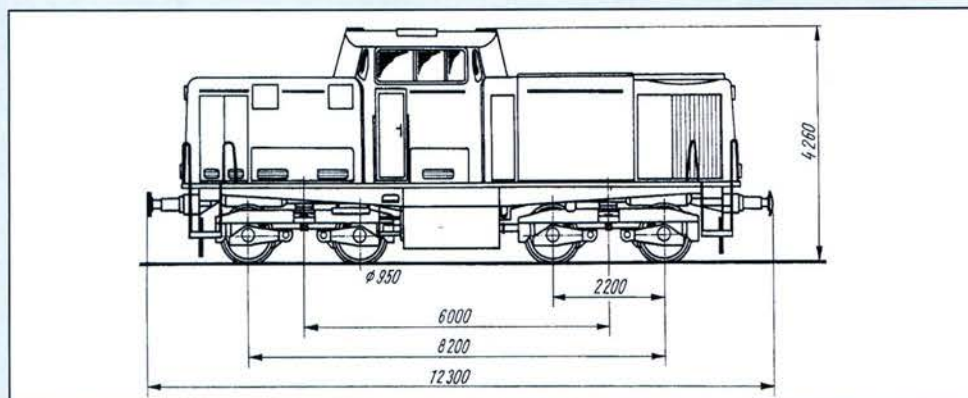
gefällt das Metallgehäuse von 212042 durch gut umgesetzte Proportionen. Allerdings trügt auch der Schein nicht, dass es sich bei der Kleinen um ein besonders wohlgenährtes Exemplar der Gattung V100.20 handelt. Da sich die Maßabweichungen aber auf die gesamte Länge verteilen, trüben sie den guten Eindruck nicht. Das schöne Aussehen der teilweise

Wohlproportioniert präsentiert sich die ozeanblau-beigefarbene Z-Lokomotive

durchbrochenen Drehgestelle rührt von der feinen Formgebung und der maßstäblichen Umsetzung her. Im Rahmenbereich fallen nur die arg putzig geratenen Pufferteller negativ auf. Am Gehäuse findet man fein gravierte Klappen, Türen und Lüfterblenden. Der obere verglaste Teil des Führerhauses besteht aus Kunststoff und ist fest mit den Vorbauten verbunden. Interessanterweise gelang die Stirnansicht des kurzen Vorbaus sehr gut, während die Gestaltung der Front am langen Vorbau nicht ganz überzeugt. Das scheint wohl der Preis für die bereits bei niedrigster Spannung sehr gut erkennbare, fahrtrichtungsabhängige weiß-rote LED-Spitzenbeleuchtung zu sein. Der Gelb-Anteil des Lichts ist angenehm gering. Vorbildgerecht befinden sich an allen vier Ecken die aus Metall geätzten Aufstiege, die vor allem in der Seitenansicht sehr fein aussehen. →

Mess- und Datenblatt

212 der DB von Märklin in Z



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 212042 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: Z/6,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2001
Epoche: IV
Katalognummer: 88690
Im Handel seit: Mai 2002
Andere Ausführungen: 88691, 212 verkehrsrot, 88692 Am 847 Sersa AG
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 22 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 145 mm
Kupplung: Beidseitig Märklin-Z-Standardkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 155 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

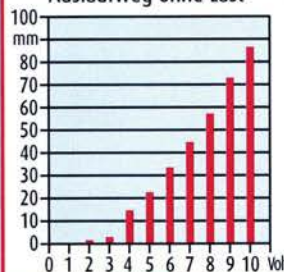
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 10 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer von allen Rädern
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß-rot
Digitale Schnittstelle: Keine

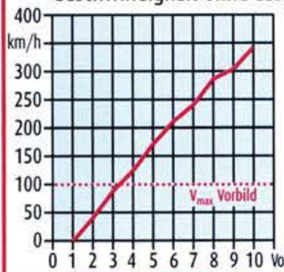
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Keine
Zugkraft:
Ebene: Zug mit 84 Achsen
3 % Steigung: Zug mit 32 Achsen
8 % Steigung: Zug mit 16 Achsen

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse nach oben abziehen
Innenteile: Motor ist nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 70 Prozent für Z

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	12300	56	59,8
Drehzapfenabstand	6000	27,3	28,8
Drehgestell-Achsstand	2200	10	10
Gesamtachsstand	8200	37,3	38,8
Höhe über SO	4260	19,4	20,7
Hinterer Überhang	1950	8,9	10

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,7	16	-
Kriechen	1,7	16	-
U_{Nenn}	10	345	86
$V_{Vorbild}$	3,4	100	6
bei 50 km/h	2,2	50	2
V_{max}NEM	5,2	170	23

Eine ausgezeichnete Vorstellung lieferte die Lackiererei des Modellbahn-Marktführers. Derart exakte Farbtrennkanten zwischen ozeanblauen und beigefarbenen Bereichen sucht man sogar bei H0-Fahrzeugen häufig vergebens. Gleiches gilt auch für die konturenscharfe und oft nur unter der Lupe lesbare Beschriftung.

Zur Begutachtung der Fahreigenschaften legt der Modellbahner das optische Hilfsmittel zur Seite und setzt seine Neuerwerbung aufs Gleis. Z-Bahner wissen natürlich, dass sie zum Betrieb einen Gleichstromtrafo mit einer Maximalspannung von zehn Volt benötigen. Auch wenn es das Faltblatt nicht ausdrücklich empfiehlt, ist es ratsam, der 212 einige Einfahrrunden zu gönnen. Dabei kann man sich gleich von der ausgezeichneten Laufruhe des Vierachsers überzeugen. Eine sehr niedrige Anfahr-Geschwindigkeit von umgerechnet 16 km/h bei 1,7 Volt prädestinieren 212042 geradezu als Rangierlokomotive. Bei etwas höherer Spannung kriecht sie auch mit angehängten Wagen über Weichenstraßen. Eine Stromabnahme über alle acht Räder ermöglicht punktgenaue Zugbildungsmanöver. Dass die Maschine bei 10 Volt ein stark überhöhtes Maximaltempo erreicht, wird keinen Z-Bahner ernsthaft wundern. Doch besteht 212042 auch im gestreckten Galopp mit 345 km/h noch den Elchtest und fegt taumelfrei und mit immer noch moderatem Geräuschpegel über die Anlage.

Der fünfpolige Motor treibt über ein Schnecken-Stirnradgetriebe alle vier Achsen an. Obwohl die Lok keine Schwungmasse besitzt, rollt sie bei Stromunterbrechung aus dem Vorbildhöchsttempo von 100 km/h noch etwa 10 Millimeter weiter. Im Interesse bestmöglicher Stromabnahme verzichtete Märklin natürlich auf eine Ausrüstung der 212 mit Haftreifen. Trotzdem befördert das Dieselchen in der Ebene 21 vier-



Selbst in doppelter Vergrößerung gefallen die konturenscharfe und maßstäbliche Beschriftung und die saubere Lackierung.

achsige Güter- und Reisezugwagen. In einer dreiprozentigen Steigung zieht sie noch acht, auf der achtprozentigen Rampe noch vier der Waggons an.

Das übersichtliche Faltblättchen enthält Angaben über die vom Modellbahner durchzuführenden Wartungsarbeiten. Zur Abnahme des Gehäuses braucht man es nur nach oben abzuziehen. Gehalten wird es von den Federblechstreifen, die die Leuchtdioden mit Spannung versorgen. Neben der Benennung der Schmierstellen und der Anleitung zur Reinigung der Radsätze gibt die Bedienungsanweisung noch Hinweise zum Wechsel der Motorkohlen.

Selbst Laien können die Wartungsarbeiten problemlos durchführen

Mit einem Preis von etwa 155 Euro stellt die 212 beileibe kein Sonderangebot dar, doch befindet sich das Modell auf dem Niveau anderer Märklin-Z-Lokomotiven. Der Käufer erhält ein fein detailliertes und bedrucktes Modell, das ausgezeichnete Fahreigenschaften bietet. Eine erfolgreiche Zukunft dürfte der Z-Allzwecklok zu Recht sicher sein. Der Varianten-Reigen wird schon 2002 mit einer verkehrsroten und einer Schweizer Ausführung eröffnet.

Jochen Frickel

TERMINE + TREFFPUNKTE



VORBILD

NOCH BIS SO 02.02.2003

Ausstellung: Großstadt-Durchbruch – Die Berliner U-Bahn vor 100 Jahren. Deutsches Technikmuseum, Trebbiner Str. 9, 10963 Berlin, Tel. (030)902540. Montags, 24., 25., 31.12. geschlossen.

SA 24.08. UND SO 25.08.

Fahrzeugausstellung zum 60-jährigen Bestehen des Bw Lutherstadt-Wittenberg. Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn, M. Jungfer, Tel. (034921) 21119.

Nördlingen – Dinkelsbühl mit VT 98. (12)

Rieser Dampftage beim Bayerischen Eisenbahnmusem Nördlingen. (12)

Dampflokseminar in Lengerich. (10)

Museumsdepot Sudenburg/Magdeburg geöffnet, Halberstädter Str. 133. IG Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen, Tel. (0391)6200311. Auch 21, 22.09.

Schmalspur-Dampfzüge zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf. DEV, Tel. (04252) 93000, Internet: www.museumseisenbahn.de. Sams-, Sonntag bis So 29.09.

SA 24.08.

Bärchenfahrt bei der Berliner Parkeisenbahn. (7)

Zur Sand-Kerwa nach Bamberg, ab Würzburg. DGEG-AK Würzburg, M. Müller, Tel. (0931)405348.

Ferienexpress ins Legoland Günzburg. Ab Heilbronn. UEF-Historischer Dampfschnellzug, B. Lambracht, Tel. (07326) 921516.

Märchenfahrt (kein Dampf) beim Hessencourier. (4)

Dieselbespannter Vulkanexpress auf der Brohltalbahn. (8) Jeden Sams-, Sonn- und Feiertag bis 27.10.

Zum Auto- und Technikmuseum in Sinsheim. Ab Gießen. OHE, Tel. (06406)6506.

Dampf- und Akkulokbetrieb bei der Dresdner Parkeisenbahn. Betriebsleitung, Tel. (0351) 4456795, Fax (0351)4456799. Tägl. Betrieb bis 27.10.2002.

SO 25.08.

Fahrtage bei der Kohlebahn in 04617 Haselbach, Ab Bahnhof Meuselwitz. Verein Kohlebahnen, Dr. Waldenburger, Tel. (034343)70740. Auch 01., 08., 15., 22., 29.09., 03.10.

Feldbahnfahrten bei der Wilden Erika ab Wörme Dorf. Feld- und Kleinbahn Betriebs-gGmbH, Postfach 2001, 21244 Buchholz, Tel. (04187)32005. Internet: www.fkbg.de. Sonntags bis 29.09.

Dampfzugfahrt Kassel – Naumburg mit dem Hessencourrier. (4) Auch 29.09., 13.10.

Pendelfahrten Bad Laer – Ibbenbüren-Aasee mit BR 50. (10)

Dampfzugfahrten Merzig – Losheim. Verkehrsbüro Losheim, Tel. (06872) 6169. Auch 15.09., 20.10.

DI 27.08.

Reutlinger Kulturlaub mit Sonderfahrten Reutlingen Hbf – Reutlingen West – Betzingen mit Köf. Freunde der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein, Tel. (07121)329130, Internet: http://www.zhl.de. Auch 03.09.

MI 28.08. BIS MI 04.09.

Auf der legendären Route des Orient Expresses. (3)

MI 28.08.

Feriendampf mit 527596. Ab Böblingen und Herrenberg in den Nordschwarzwald. (1)

DO 29.08. BIS DI 03.09.

Great Britain in Steam. (3)

DO 29.08.

Feriendampf Horb – Hausach mit 527596. (1)

SA 31.08. UND SO 01.09.

Tag der offenen Barriere bei der 5-Zoll-Anlage in CH-8192 Glattfelden/Schweiz. MBF Glattfelden, Tel. (0041)(1)1600, Internet: homepage.swissonline.net/mbg.

Erlebniswochenende bei der Dresdner Parkeisenbahn. Betriebsleitung, Tel. (0351) 4456795.

Stuttgarter Nahverkehrswochenende u.a. Strab-Museum in Zuffenhausen geöffnet, Zweizugbetrieb auf Rundlinie 19, Dampfzug Korntal – Weissach. SHB/GES, Tel. (0711)822210.

Lokausstellung im ehem. Bw Glauchau. IG Traditionslok 58 3047, Fax (03763) 441309.

Hist. Schlanstedter Feldbahn fährt auf mobiler Gleisanlage beim Oldtimer-Treffen „Omma", Rothehornpark Magdeburg. K. Kunte, Tel. (0172) 5349229, Internet: www.feldbahn-schlanstedt.de.

Museumsbetrieb zum Jöhstädter Oldtimerfest. (9)

SA 31.08.

Mit Dampf zum Köhlerfest. Ab Gernrode. (9)

Lange Nacht der Museen im Deutschen Technikmuseum Berlin, Trebbiner Str. 9, Tel. (030) 902540.

SO 01.09. BIS MI 04.09.

Von Gipfel zu Gipfel in Österreich. (3)

SO 01.09.

Dampfzug-Fahrten Radebeul – Moritzburg und Radebeul – Radeburg. Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351)46148001, Internet: www.traditionsbahn-radebeul.de.

Pendelfahrten mit der Handhebeldraisine u. Salonwageneinsatz bei der Berliner Parkeisenbahn. (7)



106 992 und 50 3616 gehören zum Bestand des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) in Schwarzenberg.

Foto: Falk Thomas

Dampfzugfahrten Hattingen – Wengern-Ost mit 38 2267. (11) Auch 06.10.

Mit dem Dampfzug zum Dampfschiff I. Ab Schwarzenberg. VSE, O. Gläser, Tel./Fax (0371)3302696.

Mit dem Dampfzug zum Dampfschiff II. Ab Dresden Hbf. VSE, O. Gläser, Tel./Fax (0371) 3302696.

Cottbus – Dresden – Pirna. Mit 35 1019 zum Elbedampf. (5)

Bad Laer – Osnabrück. Zum Bahnhofsfest mit BR 50. (10)

Ausstellung: „Henriette Bimmelbahn, Thomas die Tenderlok und ihre Gefährten – Die Eisenbahn im Kinderbuch". Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), Tel. (02546)1393. Auch 06.10.

MO 02.09. BIS SA 07.09.

Bernina- und Glacier-Express für Genießer. (3)

SA 07.09. BIS SO 15.09.

Eisenbahnnostalgie in der Slowakei. Ab Nürnberg. (2)

SA 07.09. UND SO 08.09.

Lokschuppenfest des EC in Aschersleben, im alten Bw, Magdeburger Chaussee 2, 06449 Aschersleben.

Fahrzeugausstellung im ehem. Bw Weimar. Thüringer EV, Tel. (0163)2040111.

SA 07.09.

Abendfahrt zum Brocken ab Gernrode. (9)

Kartoffel-Express beim DEV in Bruchhausen-Vilsen. DEV, Tel. (042305)93000.

VDB-Dampfzug an die Rigi, mit 64518. Internet: www.verein-vdb.ch.

SO 08.09.

Tag des offenen Denkmals im Niesersächsischen Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen. U.a. verkehren Dampfzüge und der Wismarer Schienenbus zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg. DEV, Tel. (04252)93000, Internet: www.museumseisenbahn.de.

Lüneburg Süd – Steinbeck mit dem Heide-Express. (13)

Dieselfahrtag bei der Mansfelder Bergwerksbahn. Tel. (034772)27640, Internet: www.bergwerksbahn.de.

Western-Express Kiel – Schöneberger Strand. VVM-Museumsbahn, Internet: http://www.ruge.de/vvm-museumsbahn/vvm_term.html.

MI 11.09. BIS MI 18.09.

Bahnwandern an der Rhätischen Bahn. (3)

SA 14.09. UND SO 15.09.

Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht – Geesthacht – Bergedorf mit dem Heide-Express (13)

SA 14.09.

Bergwerkstour Gernrode – Alexisbad – Straßberg. (9)

Parkeisenbahn-Fantag, u.a. mit Stellwerksbesichtigung und Börse. (7)

SO 15.09.

Cottbus – Berlin – Hamburg-Altona. Zum Fischmarkt mit 143001. (5)

Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11) Auch 20.10.

Nördlingen – Dinkelsbühl mit VT98. (12) Auch 13.10.

Tag der offenen Tür im alten Betriebshof der Bentheimer Eisenbahn in Neuenhaus, Pendelfahrten Nordhorn – Neuenhaus. www.graf-mec.de.

Plandampf Tübingen – Horb mit 527596. (1)

Winsen (Luhe) Süd – Salzhausen mit dem Heide-Express. (13)

MI 18.09. BIS DI 24.09.

Bahnerlebnis Ostsee. (3)

MI 18.09. BIS SO 02.02.2003

Ausstellung: Architektur der Berliner S-Bahn. Deutsches Technikmuseum, Trebbiner Str.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Kurzfristige Änderungen des Programms sind möglich.

- **SWR 3 zeigt „Eisenbahn-Romantik" jeweils sonntags um 17.45 Uhr. Die Themen lauten: Im Rahmen des „Eisenbahn-Romantik-Sommerprogramms" wiederholt SWR 3 ältere Sendungen: 24.08., 16.45 Uhr: Sachsen lieben Dampf; 25.08., 17.45 Uhr: Erinnerungen an die Bahn im Waldviertel; 31.08., 16.45 Uhr: Die Harzer Schmalspurbahnen; 01.09., 17.45 Uhr: Mt. Washington; 07.09., 15.15 Uhr: Trambahn auf neuen Wegen; 08.09., 17.45 Uhr: 100 Jahre Albtalbahn; 14.09., 16.45 Uhr: Sinsheim, wie es dampft und zischt; 15.09., 17.45 Uhr: Grande amore – il Treno a vapore.**
- **Der MDR strahlt „Eisenbahn-Romantik" am Freitagnachmittag aus.**
- **3Sat zeigt: 01.09., 14 Uhr: Unterwegs im Montafon; 22.09., 14 Uhr: Switzerland spezial.**

9, 10963 Berlin, Tel. (030)902540. Montags, 24., 25., 31.12. geschlossen.

Sa 21.09. bis Sa 28.09.

Auf den Wegen der Kaiser und Könige. (3)

Sa 21.09. und So 22.09.

Workshop im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

Dampfzugfahrten bei der Berliner Parkeisenbahn, Sa. Abend Mondscheinfahrten. (7)

Sa 21.09.

Mozart-Express Nördlingen – München – Salzburg. (12)

Auf einstmals verbotenen Wegen durch den Ruhrpott. Ab Bf Zollverein, Essen-Katernberg. Historische Eisenbahn Gelsenkirchen, Tel./Fax (0209)499168. Auch 19.10.

Dampfzugfahrten Ulm – Friedrichshafen mit 01519 und 527596. RAB-Fest in Ulm Hbf. (1)

Gießen – Oberlahnstein mit VT98. Zum Rhein in Flammen. OEF, Tel. (06406)6506.

So 22.09.

Brohl – Oberzissen. Dampfzugfahrten auf der Brohltalbahn. (8)

75 Jahre Straßenbahn Payerstr. – Geroksruhe. Sonderverkehr mit 5 historischen Strab-Zügen der Stuttgarter Historischen Straßenbahn. SHB, Tel. (0711)822210.

Sa 28.09.

Western-Express Gernrode – Hasselfelde. (9)

So 29.09.

Lüneburg Süd – Schwindebeck. Mit dem Heide-Express zum Kartoffelmarkt. (13)

Do 03.10. bis So 06.10.

Volldampf im Herbst mit böhmischen Tagen. (9)

Sa 05.10. und So 06.10.

Treffpunkt Lokschuppen im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg. O. Gläser, Tel./Fax (0371)3302696.

Herbstdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn. Tel. (034772)27640, Internet: www.bergwerksbahn.de.

Sa 05.10.

Cottbus – Forst – Wroclaw mit 032204. (5)

So 06.10.

Fotosonderfahrten mit 6 Zügen bei der Traditionsbahn Radebeul. Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351)46148001, Internet: www.traditionsbahn-radebeul.de.

Erntedankfest mit Diesellok- und Pferdebahn-Betrieb bei der Historischen Schlanstedter Feldbahn. K. Kunte, Tel. (0172)5349229.

Fr 11.10. bis Di 15.10.

Bernina- und Glacier-Express – Sonderzugreise im goldenen Oktober. (3)

Sa 12.10. und So 13.10.

Fahrzeugschau mit E-Lok-Parade, Führerstandsmitfahrten etc. im ehem. Bw Weimar. Thüringer EV, Tel. (0163)2040111.

Sa 12.10.

125 Jahre Magdeburger Straßenbahn. IG Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen, Tel. (0391)6200311.

Fr 18.10. bis Di 22.10.

Schmalspurbahnen im Erzgebirge. (2)

Fr 18.10. bis So 20.10.

Dampf total im Selketal. Freitag: Überführung der Garnituren von Wernigerode und Nordhausen. Sa, So zusätzliche PmG. IG Harzer Schmalspurbahnen, V. Baake, Tel./Fax (03943) 22361.

Sa 26.10.

Staßfurt – Salzwedel mit 528184. Hin über Magdeburg, Stendal, zurück über Oebisfelde, Haldensleben, Magdeburg. Magdeburger EF, R. Steinke, Raiffeisenstr. 29, 39112 Magdeburg, Internet: www.mebf.de.

Besichtigungsfahrt zur Schweriner Straßenbahn. Ab Hamburg. Verein Verkehrsamateure u. Museumsbahn, H. Koch, Tel. (040)6564225.

MODELLBAHN

Dauerausstellung

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee. Täglich geöffnet. Tel. (07582) 934028.

So 25.08.

Börse des MBC in 08056 Zwickau, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16. Tel./Fax (0375)215066.

Sa 31.08. und So 01.09.

Modellbahnschau und -Börse der EF in 34582 Borken, Am Güterbahnhof 2a. Eisenbahnfreunde Borken, Gartenweg 2, 34582 Borken.

Modellbahnschau und Börse in 98617 Meiningen, Marstall. B. Kleinert, (0170)4877354.

So 01.09.

Modellbahnschau in 63825 Schöllkrippen, am Sportzentrum. EF Kahlgrund, G. Seitz, Tel. (06024)630058. Auch 06.10.

Fahrbetrieb im „Lok Land", in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, Tel. (09252)92294, Fax (09252)916520, Internet: www.lokland.de. Auch 07., 08.09., 05., 06.10.

Börse in 20259 Hamburg, Hamburghaus Elmsbüttel. CAM, Tel. (040)6482273.

Börse in 53117 Bonn- Bad Godesberg, Stadthalle, Koblenzer Str. 80. Cremer, Tel. (02103)51133.

Börse in 52349 Düren, Haus der Stadt, Stolze Str. 1. Cremer, Tel. (02103)51133.

Mi 04.09.

Modell-Eisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee geöffnet, Möserweg 37. Tel. (07524) 5312. Auch 18.09., 02., 16.10.

Sa 07.09. und So 08.09.

TT-Messe des AKTT in Leuna, Kulturhaus der Leuna-Werke. AKTT, Tel. (05152)1387.

Modellbahnwochenende in A-2351 Wr. Neudorf, Volksheim, Friedhofstr. 4. 1. Mödlinger Modelleisenbahnclub, Mannagettagasse 23, A-2340 Mödling.

So 08.09.

Börse in Bennwihr (Elsaß), Sporthalle. M. Baumann, 3, Rue des Pâquerettes, F-68770 Ammerschwihr.

Börse in 50667 Köln, Gürzenich, Martinstr. Cremer, Tel. (02103)51133.

So 15.09.

Börse in 55568 Staudernheim, VfL-Halle. G. Schultz, (06751)7394.

Börse in 41061 Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstr. Cremer, Tel. (02103)51133.

Sa 21.09.

Börse in 18069 Rostock, Autohaus Krüger, Hawermannweg 15-19, Reutershagen. CAM, Tel. (0381)7697579.

So 22.09.

Börse in 44139 Dortmund, Westfalenhalle, Rheinlanddamm. Cremer, Tel. (02103)51133.

Börse in 51373 Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof. Cremer, Tel. (02103)51133.

So 29.09.

Modellbahnschau und Garten- und Großbahn-Börse des MBC in Werdau-Langenhessen, Koberbachzentrum. Tel. (0172) 3744897 oder (0177)6901364.

Börse in 42103 Wuppertal-Elberfeld, Stadthalle, Johannisberg. Cremer, Tel. (02103)51133.

Do 03.10.

Modellbahnschau und Börse der EF in 59555 Lippstadt, Südliche Schützenhalle. Tel. (02941)79062, E-Mail: lef1984@t-online.de.

Sa 05.10. bis So 13.10.

Modellbahnschau des MV in 09236 Claußnitz, Ortsteil Markersdorf, Turnhalle, Hauptstr. 58. Modellbahnverein Markersdorf Chemnitztal, Hauptstr. 99, 09236 Markersdorf.

So 20.10.

Börse der Spoorwegmodelbouwvereniging De Seinpaal in Haaksbergen, Stationsstraat 3. R. Wolf, Tel. (0031)(53)4359656.

Die häufigsten ADRESSEN

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071)76744, Fax (07071) 76749, Internet: www.Eisenbahnfreunde-Zollernbahn.de. E-Mail: efznesa@t-online.de.**
2. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, E-Mail: reisen@dgeg.de.**
3. **IGE-Bahntouristik, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151)817200, Fax (09151)817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online. de.**
4. **Hessencourrier e.V., Kaulenbergstr. 5, 34131 Kassel, Tel. (0561)35925, Fax (0561) 8075701, Internet: www.hessencourrier.de. E-Mail: info@hessencourrier.de.**
5. **Lausitzer Dampflok Club e.V., Am Stellwerk 552, 03185 Teichland, Tel./Fax (035601)56254.**
6. **Freundeskreis Selketalbahn e.V., H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder, Tel./Fax (039485)61661, Internet: www.selketalbahn.de.**
7. **Berliner Parkeisenbahn gGmbH, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin-Köpenick, Tel. (030) 5389260, Internet: http://www.parkeisenbahn.de.**
8. **Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspurbahn e.V., Verkehrsbüro Brohltal in Niederzissen, Tel. (02636)80303, Fax (02636)80146.**
9. **Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, Fax (037343) 80809, Internet: www.pressnitztalbahn.de, E-Mail: verein@pressnitztalbahn.de.**
10. **Tecklenburger Land Tourismus e.V., Tel. (05482) 703810, Fax (05482)703888 und Eisenbahn-Tradition e.V. Lengerich, Tel. (05481)82914, Internet: www.eisenbahntradition.de.**
11. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V., Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234)492516 (Mi+Fr, 10-17 Uhr), Internet: www.eisenbahnmuseum-bochum.de.**
12. **Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, c/o Ekkehard Böhnlein, Postfach 1316, 86713 Nördlingen, el. (09083)340, Fax (09083)388, Internet: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.**
13. **Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Postfach 1208, 29446 Dannenberg.**

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

FLEISCHMANN ▸ *101 im ICE-Lack für H0*



Ohne konkretes Vorbild, aber schick in Schale präsentiert sich die Schnellfahr-E-Lok der Baureihe 101, der die Fleischmänner kurzerhand eine Lackierung im Stil des ICE verpassten. Am Haken, respektive der Kupplung, hat 101200 einen modernen Rungenwagen Snps 719. Epoche-III-Bahner werden mit einem aus drei reizenden Schotterwagen der Bauart Talbot bedacht. In der Baugröße N erscheint ein fein bedruckter Schiebewandwagen Hbis-tt 293.

NOCH ▸ *H0-Zubehörsets für Garten und Baustelle*



Das H0-Ausgestaltungsset Garten-Zubehör enthält einen manuellen Rasenmäher, diverse fein gestaltete Rechen, diverse Besen, eine Sense, allerlei Scheren, Gießkannen, einen Gartenschlauch, eine Schubkarre und etliches mehr. Vom Tag der Hausarbeit künden die ebenfalls handkolorierten Wäschesstücke und ein zum Ausklopfen herausgehängter Teppich. Eine Figur ist nicht zugegen. Sie sucht wahrscheinlich im Hause Noch nach einem Teppichklopfer. Mit dem Inhalt der zweiten Zubehörpackung lässt sich eine kleine Straßen-Baustelle vorbildgerecht ausstatten. Als mechanische Hilfsmittel stehen Bauarbeitern ein Bodenverdichter und ein Presslufthammer zur Verfügung. Reine Handarbeit ist mit den Schaufeln, Besen und der Spitzhacke angesagt. Pylonen, Warnbaken und zwei Schilder sichern die Baustelle. Eine sehr feine Schubkarre, ein Sandhaufen und zwei Diele runden das Set ab.

MÄRKLIN ▸ *Nohab-Demonstrator als Export-Modell*



Foto: C. Fricke

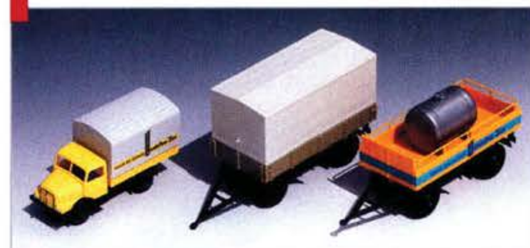
Mit der 212 (Test ab Seite 84) steht endlich auch dem Z-Bahner ein Modell der wichtigen deutschen Diesellok zur Verfügung. Das Seetal-Krokodil (Test ab Seite 80), das für H0 erscheint, gehört hingegen zu den eher exotischen Lokomotiven. Der schwedische Hersteller Nyquist & Holm AB (Nohab) baute eine Rundnase auf eigene Rechnung quasi als Appetithappen für die Finnische Staatsbahn (VR) gebaut, die aber nicht zuschnappte. Bevor das Fahrzeug an die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) veräußert wurde, schickte man es von Dänemark aus auf eine Osteuropa-Präsentationstour durch die DDR, die CSSR und Ungarn. Das Modell statten die Göppinger mit geregeltem Hochleistungsantrieb, Digitaldecoder und Geräuschgenerator aus.

BUSCH ▸ *Smart-Center in H0*



Den gnubbeligen Kleinwagen Smart gibt es nun als Cabrio Crossblade (Bild vorne). Außerdem formt Busch weitere Smartvarianten, so ein City-Coupé der Hamburger Stadtreinigung mit Mülltonne als Gepäckraum-Erweiterung (links) oder als Vorführwägelchen der Heinzl-Brandschutztechnik GmbH (rechts). Die Originale werden in Smart-Car-Towern (Bild) feilgeboten, was Busch nun auch im Modell realisiert hat. In der Packung stecken neben dem Turm 28 Einzelboxen und zwei Smarts. Das Tempo-Dreirad (Epoche III) hat zwei Schaukelpferde der Firma Holzspielwaren Bolte auf der Ladefläche. Der US-Lieferwagen Ford E-350 eröffnet den Reigen der Epoche-V-Autos. Er rollt mit langem Radstand und Kofferaufbau an. In der Baugröße N erscheinen Zwei-Wagen-Sets mit Audi A4 Avant und Mercedes-C-Klasse-Limousine, zwei Smart-City-Coupés sowie Einsatzwagen der Feuerwehr (Audi A4 Avant) und der Polizei (Mercedes A-Klasse). Im Bereich der Modellbahnausstattung erscheint der Modelliersand (Unter der Lupe auf Seite 76).

MODELL BAHNHOF ▸ *Landskron-Bier-Fahrzeuge*



Für Landskron-Bier wirbt exklusiv ein IFA H3A auf Epoche-Basis in der Baugröße TT und ein zweiachsiger Leichtanhänger mit Lebensmitteltank in H0 von Brekina. Ein anderer Leichtanhänger derselben Baugröße, aber mit Plane, wird unbedruckt angeboten. Info: Modell Bahnhof, Nonnenstr. 13, 02826 Görlitz, Tel./Fax (03581)661748, Internet: www.modell-bahnhof.de.

ESU ▸ *Lok-Pilot nur für DCC*

Da viele Digitalbahner ihre Fahrzeuge nur mit dem DCC-System betreiben, entwickelte ESU einen preisgünstigeren Decoder, der keine Motorola-Befehle mehr versteht. Dafür unterstützt er unter anderen Lichteffekte wie die amerikanischen Mars-Lights oder Gyralights und weist eine optimierte Mehrfachtraktions-Funktion auf. In den weiteren Eigenschaften und den Abmessungen (26,5 x 15,5 x 6,5 mm) entspricht er dem multiprotokollfähigen Lok-Pilot. Der Vertrieb der Bausteine erfolgt über Noch.

LILIPUT ▸ *Haltinger 42 2339 in H0*



Im Rahmen der Liliput-Modellpflege bringt Bachmann das H0-Modell der in Haltingen beheimateten 42 2339 in Bundesbahn-Epoche-IIIa-Ausführung (Bild) auf den Markt. Zur selben Zeit war auch das Vorbild des Salonspeisewagens mit Schürze im Einsatz. Für die Fans italienischer Modellvorbilder ist sicher der FS-Schwerlastwagen Uaai mit 16 Achsen ein besonderer Leckerbissen. Vor allem den Schweizer Markt visieren die Bachmänner mit ihrem Sechser-Set historischer eidgenössischer Bierwagen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg an.

WIKING ▸ *MAN-TG-AM-Kipper-Hängerzug*



Die Berliner Modellauto-Konstrukteure haben das Lkw-Programm aktualisiert: Sie nahmen sich des neuen MAN-Führerhauses der M-Klasse an. Es rollen so gleich zwei der aktualisierten H0-Modelle, der Hinterkipper-Sattelzug und der Kipper-Hängerzug (Bild) als funktionsfähiger Dreiseitenkipper, in den Fachhandel. Angesichts der Neugestaltung bei den nationalen Polizeieinsatzfahrzeugen gibt das H0-Modell des VW Passat als Variant in silberblauer Lackierung bereits einen Vorgeschmack auf die geplanten radikalen äußeren Veränderungen bei den Ordnungshütern. Im Rahmen der Modellpflege kommt es zu einem Wiedersehen mit dem Mobilkran von Orenstein & Koppel.

FALLER ▸ *H0-Reliefhäuser und Kleinstadt-Rathaus*

Platzsparende Häuser für das hintere Anlagenende sind rar. Faller stellt nun halbe Gebäude her, die maximal 5,7 Zentimeter auftragen. Sie sind Kleinstadthäusern nachempfunden und weisen teilweise Ladengeschäfte auf. In einem Sechserpack finden sich diverse verputzte Fassaden, teilweise mit Erkern, oder auch Fachwerkausführungen. Zur Ergänzung bieten die Gütenbacher noch zwei Zweier-Sets an. Die Grundform des Kleinstadt-Rathauses erinnert an das Stabsgebäude aus der Military-Serie, besitzt aber ein Geschoss mehr, ein schöneres Eingangsportal und filigranere Gesimse.

LGB ▸ *Ge 4/4 III und Gbk-v der RhB*



„Die Bahn holt's, die Bahn bringt's." So steht es auf dem himmelblauen Güterwagen Gbk-v der Rhätischen Bahn (RhB) geschrieben. Damit sie das Versprechen auch einlösen kann, liefert LGB mit der Ge 4/4 652 die passende, mit zwei Motoren auch sehr zugkräftige Elektrolokomotive. Auf der anderen Seite des Atlantiks ist der vierachsige Gepäckwagen der Pennsylvania Railroad (PRR) daheim. Das Modell ergänzt das bereits erschienene PRR-Personenzug-Set. Im Norden Kaliforniens fährt der Skunk-Train Touristen durch die Redwoods. Eine Nachbildung des Caboose genannten Begleitwagens kommt nun von LGB.

DFKM ▸ *Kartonmodellbaubögen für Feldbahnfahrzeuge*



Die Modellbausparte des Deutschen Feld- und Kleinbahnmuseums in Deinste entwickelte einen Kartonbausatz, der einen kompletten Schmalspur-Dampfzug mit Heeresfeldbahnwagen und eine Diesellok mit diversen Loren (Bild) umfasst. Die Vorbilder der Loks und Waggons lassen sich im Museum in Augenschein nehmen. Damit möglichst viele Modellbahner ihren Bastelspaß haben, bietet das Museum die kolorierten Fahrzeuge in den Baugrößen H0, TT und N an. Info: Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum, Michael Beutner, Postfach 1148, 29601 Soltau, Internet: http://klbdeinste.bei.t-online.de.

BRAWA ▸ *Digitalisierte Wechselstrom-53 in H0*



Für Wechselstrombahner ist nun die digitalisierte württembergische Fc als 53 863 der DRG mit Heimat-Bw Friedrichshafen im Angebot. Heimatverbundenheit beweist Brawa auch mit dem Württemberger Bierwagen der Vaihinger Brauerei Leicht (Bild). Für die modernere Bahn ab Epoche IIIb ist das neue Euro-Set mit drei St1-Kühlwagen von Interfrigo (DB), Stef (SNCF) und Frigo (SNCB) unterwegs. Ein Herz für N-Bahner beweist Brawa mit dem neuen Dreier-Set vierachsiger Großkesselwagen der Rüttgerswerke, der Bochumer Aral und von Shell, die allesamt bei der Bundesbahn eingestellt waren. Ein weiterer Kesselwagen dieser Bauart Krupp, der 541 407 von Rheinmetall, eingestellt bei der DRG, rollt ebenfalls an. Auch in H0 setzen die Remshaldener einen Großkesselwagen der Bauart Krupp auf die Schienen: Das Vorbild fuhr für die deutsche Shell und war bei der Bundesbahn eingestellt.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

BEMO ▸ *Moderner Containerwagen in H0m*



Die Schweizer Supermarktkette Coop versendet ihre Waren nun auch im Modell in Kühlcontainer-Wagen der Rhätischen Bahn (RhB). Die Fahrzeuge der Gattung Lb-v sind als einzelner Waggon (Bild) oder in einem Set mit der E-Lok Ge 4/4 III 641 erhältlich. Die Wagen der Packung unterscheiden sich vorbildgetreu in der Anordnung der Werbe-Bedruckung. Von derselben Bahngesellschaft legten die Uhinger die Kesselwagen Uah 8331-8140 überarbeitet wieder auf. Auch die beim Vorbild 1929 in Dienst gestellten RhB-Stahlwagen rollen im Ablieferungszustand ins Sortiment. Eine Formneuheit sind die beiden Salonwagen As 1154 und 1161, die zeitgleich mit den Stahlwagen beschafft wurden, im Modell allerdings den rot-cremefarbenen Anstrich der 80er- und 90er-Jahre tragen. Erstmals bietet der Schmalspur-Spezialist mit dem Trafohaus Spinas (Bild) ein Handarbeits-Gebäudemodell an. Das aus einem keramischen Werkstoff hergestellte, handbemalte Modell repräsentiert ein typisches Gebäude aus dem Engadin und wird nur in einer Einmal-Serie wieder produziert.



ROCO ▸ *IC-Steuerwagen im ICE-Look in H0*



Der IC-Steuerwagen Bimdzf 269.2 schlüpft nun wie beim Vorbild ins ICE-Farbkleid. Wohl dem, dessen Inter-Regio-Express nicht aus Re-Design-Silberlingen, sondern aus ehemaligen Interregio-Wagen besteht. Wenn dann noch der umlackierte Bpmbkz 291.8 mit Snack-Point eingestellt ist, kann man wirklich von einer Aufwertung im Nahverkehr reden. Zu einer beim Vorbild aussterbenden Gattung gehört der Gbs, der in Epoche-IV-Ausführung der DR anrollt. Der Waggon weist zu öffnende Türen auf.

PMT ▸ *OOru und CSD-SVS in TT*



Als erste Formneuheit des Jahres liefert „profi modell thyrow" (pmt) den vierachsigen Hochbordwagen der Bauart Lowa mit hölzernen Aufbauten (Bild) für die Spur der Mitte aus. In einer Variante als Bahndienstwagen des tschechoslowakischen Staatsbahn CSD erscheint der erfolgreiche Kalkdeckelwagen (Bild, r.). Beide Waggons sind Epoche-III-Ausführungen.

SACHSENMODELLE ▸ *Verkehrsrote ABomz und Bydz und Interregio-Wagen in H0*



Als Epoche-II-Version der DRG kommt nun der VT 135 065, besser als Hydronalium bekannt, in den Handel. Außerdem erscheinen zwei Halberstädter Reisezugwagen in aktueller Regionalfarbgebung der DB AG: Der Seitengangwagen ABomz 512 (Bild), sowie der Zweite-Klasse-Wagen mit Fahrradabteil, Bydz 439.9. Auch in Interregio-Lackierung gibt es nun den ABimz 265 der Bauart Bautzen. In Modellgüterzüge können unter anderen zwei DRG-Kesselwagen-Varianten, ein Kühlwagen der Görlitzer Brauerei Landskron und ein Kühlwagen der K.P.E.V.-Zeit eingestellt werden.

TILLIG ▸ *101 als Agfa-Werbelok in TT*

Werbebotschaften auch auf TT-Gleisen: Aus Sebnitz rollt die Agfa-Lok 101 115-4 (Bild) an. Außerdem wird der DR-Reisezugwagenpark um den modernisierten Buffetwaggon Bgr (Epoche IV) und den Y-Wagen WLABD 4ge, in der Epoche III im Tourex-Express eingesetzt, erweitert. Der gedeckte Güterwaggon Gbs (Glmms) ist nun für Orwo unterwegs.



TRIX ▸ *H0-Kühltürme im Stahlfachwerkbau*

Zum Schwerpunktthema „Feuer und Wasser" hat Trix jetzt den Kühltürme-Bausatz für H0-Bahner ausgeliefert. Die beiden Kühltürme mit einer Modellhöhe von 29 Zentimetern haben Stahlfachwerkkonstruktionen zum Vorbild.

US-Corner

Lok 3110 der Atchison, Topeka & Santa Fe gehörte beim Vorbild zu einer 29 Maschinen umfassenden Serie von Baldwin. Einzelne der 1913 gelieferten Mikados überlebten bis 1955. Mit Aufkommen der Diesellokomotiven wurden die Vierkuppler in untergeordnete Dienste abgeschoben, leisteten ihren Nachfolgern aber oftmals Hilfestellung in Form von Vorspannfahrten. LGB stattet sein Modell mit einer digitalen Geräuschelektronik aus, die originalen Dampfloksound mit Nebengeräuschen von Glocke, Pfeife, Luftpumpe, Überdruckventil, Speisewasserpumpe und Bremsen an die Außenwelt weitergibt. Der robuste Motor gibt seine Kraft auf alle vier Treibachsen weiter. Ein Lebendgewicht von 7,3 Kilogramm gewährleistet eine vorbildentsprechend gute Zugleistung.



Fein detailliert und trotzdem robust steht sie da, die LGB-Mikado.

AUHAGEN ▸ *Dosse-Nord im Raumzellensystem*

Der nächste Winter kommt bestimmt: Das hat sich auch das Marienberger Traditionsuntenehmen gesagt und bietet jetzt eine nicht an Baugrößen gebundene weiße Leimfarbe für die winterliche Anlagengestaltung im 250-Milliliter-Gebinde an. Als TT-Bausätze im Raumzellensystem sind nun der Fachwerkgüterschuppen und das Stellwerk Dosse-Nord lieferbar. Bahnhöfe an der Spur der Mitte bereichern ein überdachter Mittelbahnsteig, eine Bahnsteigverlängerung sowie ein Set mit acht Bänken. Die historische Ölmühle in TT sollte dagegen eher in waldreicher Hintergrundlandschaft einen Platz finden.

BACHMANN ▸ *DF-Diesellok und Doppelstock-Schnellzugwagen in H0*



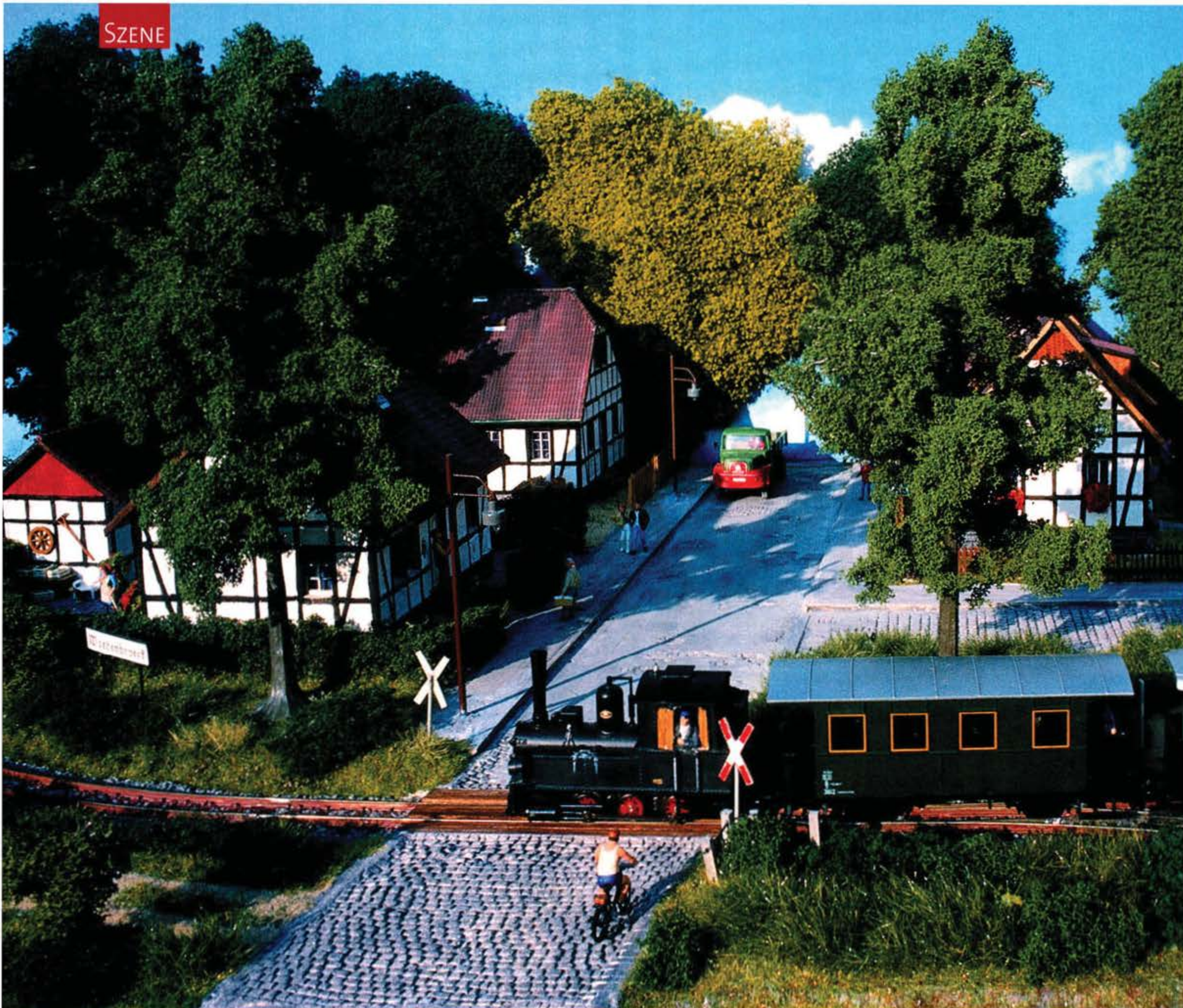
Nach Angaben der deutschen Bachmannvertretung erfreuen sich chinesische Modelle nach Vorbildern aus dem Reich der Mitte auch hierzulande wachsender Beliebtheit. Auf dem Seeweg aus Hongkong erreichte jetzt eine weitere Version der sechsachsigen DF4D-Diesellok (Bild) das europäische Festland, um aufs H0-Zweischienengleis einzurücken. Am Haken hatte die Weitgereiste verschiedene Varianten des chinesischen Doppelstockwagens der Bauart SYZ 25, unter anderen in Blau-Türkis, weiß abgesetzt (Bild), sowie Großraumwagen der Gattung YZ 25.



BREKINA ▸ *Peugeot 404 in H0*



Die Originale gehören heute trotz einer Bauzeit von 15 Jahren zu den automobilen Raritäten auf Deutschlands Straßen. Kein Wunder, stellte doch Peugeot die Produktion seiner Limousine mit der eleganten trapezförmigen Silhouette 1975 ein. Brekinas Modell gefällt durch die hervorragend umgesetzten Proportionen, den üppigen Chromschmuck und die feine Bedruckung. Damit die Fensterstege nicht so auftragen, sind Front- und Heckscheibe aufgesetzt.



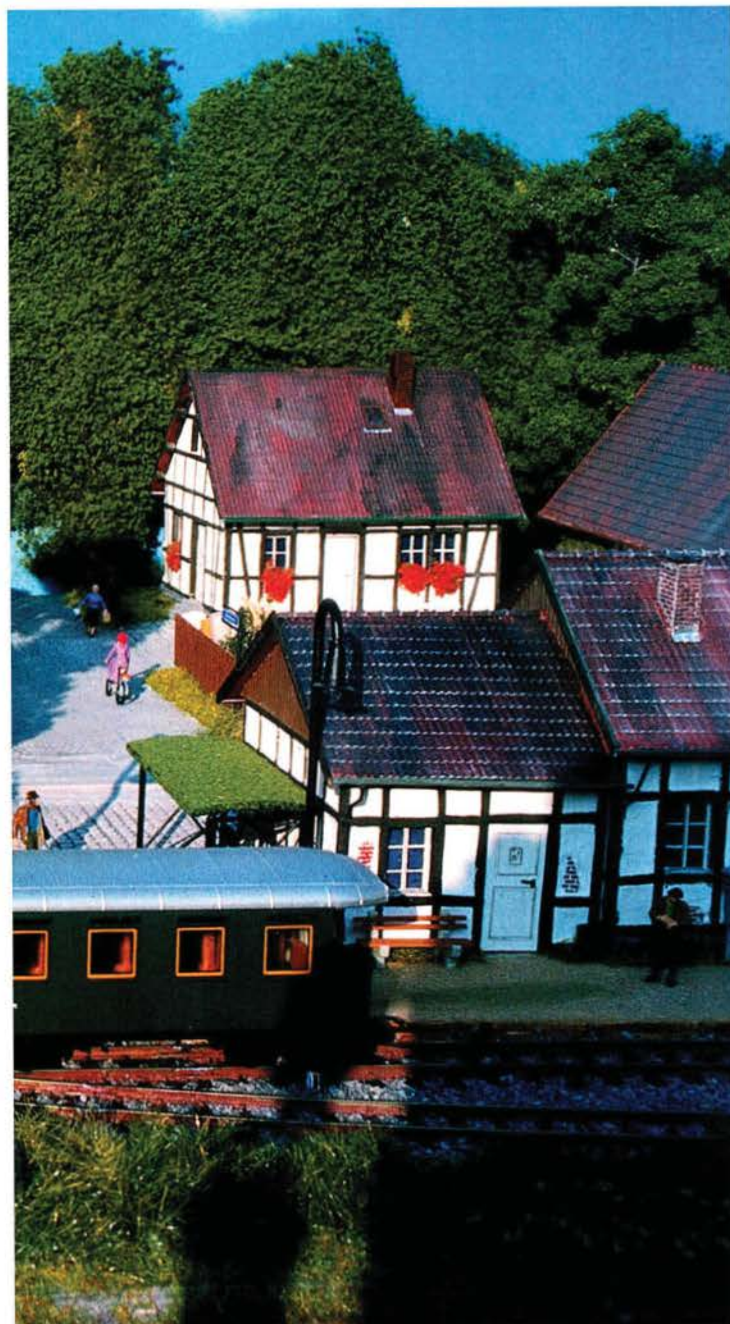
Landluft macht Fröhlich

Was macht man, wenn man begeisterter Modellhäuslearchitekt ist, schon eine ganze Reihe von Fachwerkbauten im Regal stehen hat, aber der Bau der letzten Modellbahnanlage schon Jahre zurückliegt? Klar, der Drang, eine neue Miniaturwelt zu entwerfen, wird übermächtig. Wenn da nur nicht das leidige Platzproblem wäre!

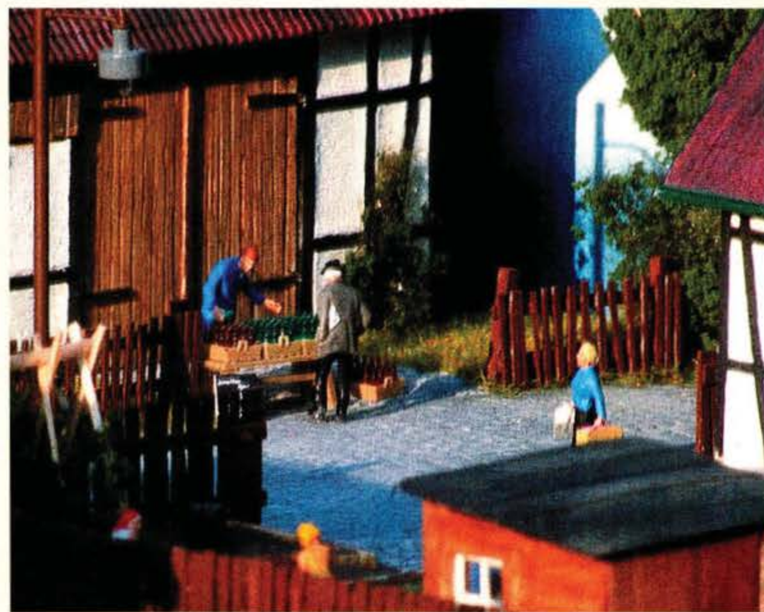
„Ernüchternde 120 mal 80 Zentimeter zwischen Kamin und einer Zimmerecke" fand Matthias Fröhlich im trauten Heim, mehr nicht, trotz eifrigster Suche. Da war guter Rat teuer!

„Es juckt einem in den Fingern und dann hat man weder genügend Zeit noch ausreichend Platz", schildert der 29-Jährige eine typische Modellbahnermisere. Die Lösung hieß für Fröhlich „Kompaktanlage", denn eins stand für ihn von vornherein fest: „Da dem Gebäudeselbstbau mein Hauptinteresse gilt und auch schon einige H0-Fachwerkhäuser fertiggestellt waren, sollte es natürlich dieser Maßstab sein." Was freilich die Dimensionen seiner künfti- →

Westfalen hat's Matthias Fröhlich angetan: Der begeisterte Modellbauer aus Karlsruhe realisierte auf kleinstem Raum sein fiktives Wiedenbrück.



Ein herrlicher Sommermorgen in Wiedenbrück: Der Frühzug macht sich auf den Weg nach Gütersloh, wohin Didi Frühauf radeln will.



Flaschen hat Willem Disse in Mengen, aber sind auch die dabei, die Lehrer Hempel zum Abstecken der Wege in seinem Gärtchen braucht?

gen Welt in Miniatur weiter einschränkte.

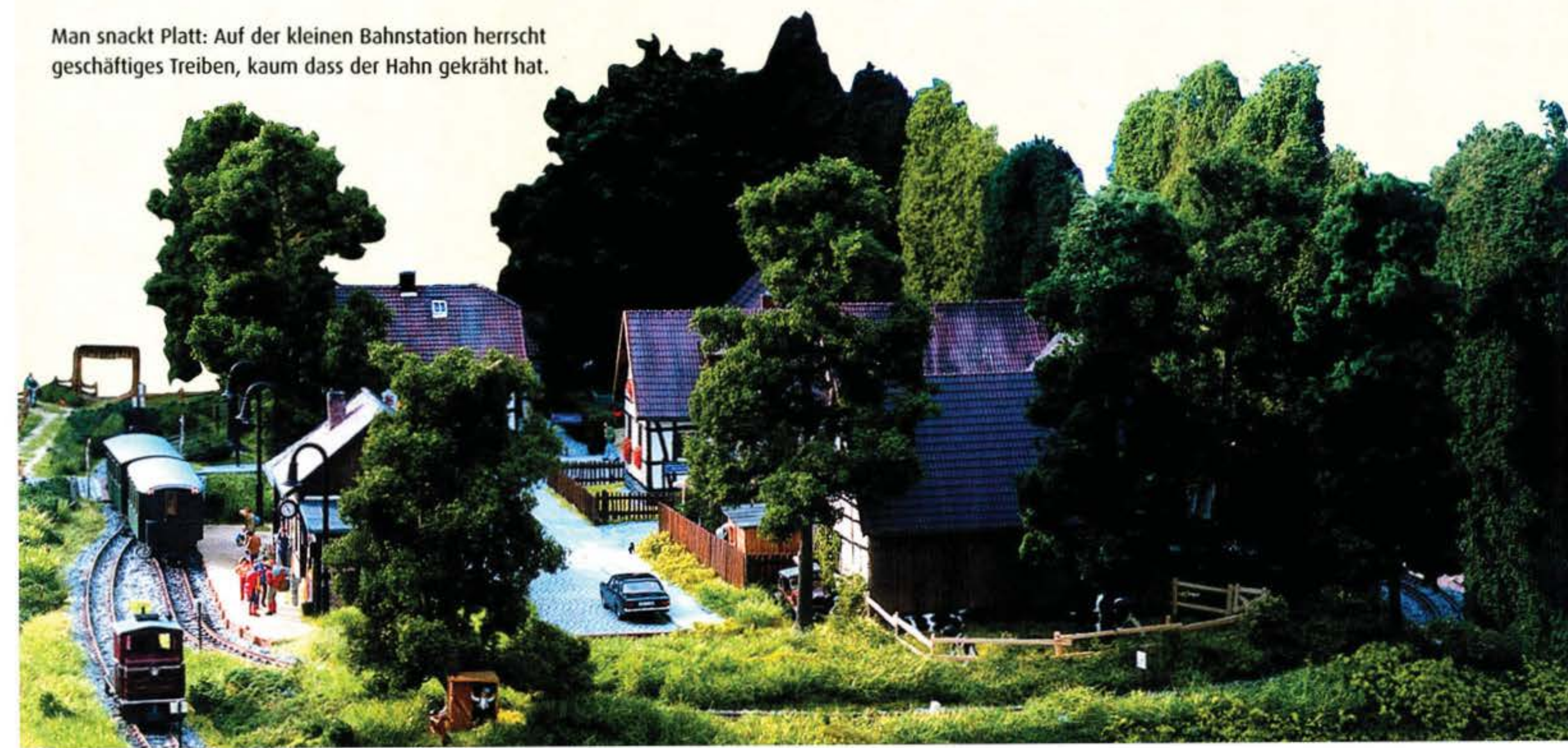
„Da ich schon immer eine Schwäche für Schmalspurbahnen hatte", verrät Matthias Fröhlich, „war der Anlagenkatalog schnell bestimmt: Eine H0e-Bahn mit viel Landschaft, meinen Häusern und einer Hintergrundkulisse mit einem Ausweichgleis."

Und was um alles in der Welt brachte den aus einem Karlsruher Vorort stammenden Badener dazu, seine Modellsiedlung ausgerechnet „Wiedenbrück" zu nennen?

„Mein fiktiver Vorbildort war auf einer alten Eisenbahnkarte schnell gefunden", schmunzelt Matthias Fröhlich und verrät, dass seine Suche durchaus eine gezielte war: „Ich habe eine besondere Vorliebe für die westfälischen Eisenbahnen."

Wenn da nicht Fröhlichs eingestandene „Hemmungen vor dem Platzverbrauch" gewesen

Man snackt Platt: Auf der kleinen Bahnstation herrscht geschäftiges Treiben, kaum dass der Hahn gekräht hat.



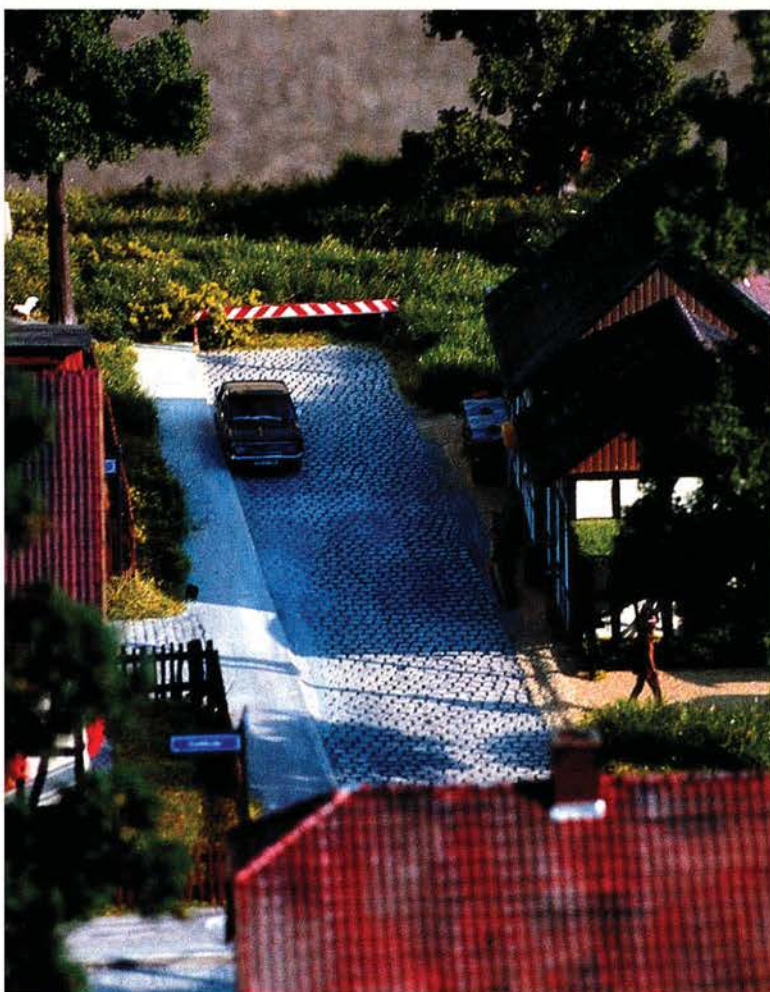
Fröhlich(e)s Mini-Universum: Dorfleben mit der Bimmelbahn

wären, eine Hürde, die manch hoffnungsfrohen Modellbahner nie übers Planungsstadium hinauskommen lässt, hätte es eigentlich schon vor gut zwei Jahren losgehen können. So aber bedurfte es eines gezielten Anstoßes, eines österlichen Geschenks in Form einer Tischlerplatte, 115 Zentimeter lang, 75 Zentimeter breit, um den Startschuss nicht länger zu verzögern.

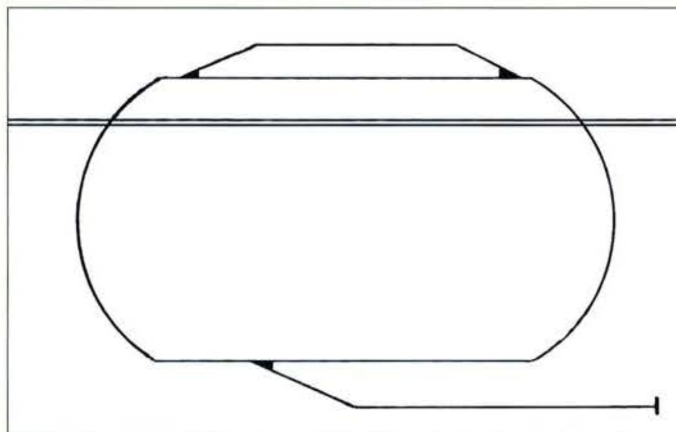
„War die Platte nun schon einmal da, konnte das Projekt ja auch starten", sagte sich denn auch der 29-jährige Pädagoge und schritt noch im April 2001 zur Tat. Leisten aus dem Baumarkt, für den Rahmen passend zugeschnitten, stabilisierten dank Weißleim und Spax-Schrauben die Miniaturwelt-Basis. Ging diese Arbeit noch flott von der Hand, dauerten die Ausrichtung „des in jeder Hinsicht überzeugenden Roco-Schmalspurgleises", so Fröhlichs Feststellung, und der Probebetrieb schon etwas länger, bis der Erbauer zufrieden war.

„Letztlich blieb neben dem Ausweichgleis hinter der Kulisse nur ein", Stoßseufzer, „ach so verpöntes Oval mit einem Ausziehgleis im Bahnhof übrig", stieß die Karlsruher Einmann-Oberbaurotte an natürliche Grenzen. Urknall-Theorie hin, Relativitäts-Theorie her, zumindest Fröhlichs Mini-Universum zeigte weder Anzeichen, sich auszudehnen, noch machte es Anstalten, sein Raum-Zeit-Kontinuum zu variieren. „Doch es war ja klar, dass die Atmosphäre und nicht der Fahrbetrieb im Vordergrund stehen sollte", konnte sich der Karlsruher trösten.

Trübsinn zu blasen, war ohnehin nicht vorgesehen, denn: Landluft macht Fröhlich und, was auch nicht von der Hand zu weisen ist, hernach Fröhlich fröhlich. Und dass der Badener mit der Vorliebe fürs Landleben im Westfälischen die Stimmung rund um den Pengel-Anton, wie die dortige bodenständige Landbevölkerung bisweilen liebevoll ihre Bimmelbahn nannte, vorzüglich getroffen hat, ist keine Frage. Genau so stellt man sich außerhalb der westfälischen Territorien das Landleben daselbst vor, übrigens durchaus nicht ganz zu Unrecht.



Die Schatten werden länger. Das ist für Altbauer Piepenbrink das Signal, sich samt Schirm allmählich auf den Heimweg zu machen.



Denkbar einfacher Gleisplan: Oval mit Abstellgleis. Doch die Kulisse verbirgt Streckenverlauf und den zweigleisigen Schattenbahnhof.

Anlagensteckbrief

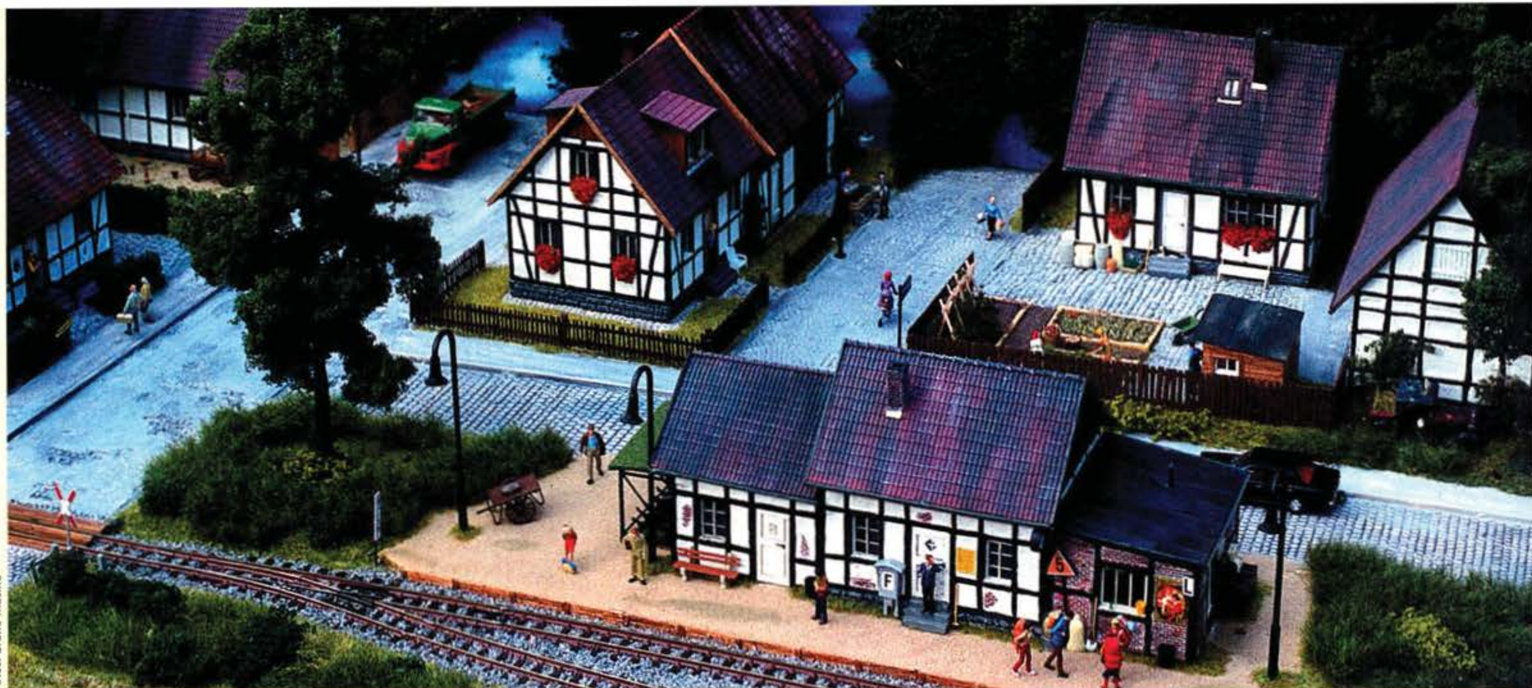
H0e-Plattenanlage
Maße: 1,15x0,75 m
Erbauer: Matthias Fröhlich
System: Zweileiter-Gleichstrom
Epoche: III
Gleislänge: Zirka 5 m
Gleismaterial: Roco
Rollendes Material: Liliput, Roco, Bemo
Betrieb: Analog, Blockschaltung im Schattenbahnhof mit Reed-Kontakten
Bauzeit: Etwa 6 Monate, die bereits vorhandenen Gebäude nicht eingerechnet
Besonderheiten: Fachwerkhäuser Eigenbauten
Anlagenthema: Eingleisige Schmalspurstrecke im ländlichen Raum
Vorbild: Kein konkretes, aber Motive aus Westfalen

Dass das real existierende Wiedenbrück zwar im Kern eine typische Ackerbürgerstadt mit das Straßenbild prägenden giebelständigen Fachwerkbauten, aber eben nicht in lockerer dörflicher Bebauung ist, tut der Gesamtwirkung von Fröhlichs Epoche-III-Kleinanlage keinen Abbruch. Schließlich ging es dem Schmalspur-Fan auch gar nicht darum, eine konkrete Vorbildsituation nachzubauen, sondern um die motivisch glaubhafte Umsetzung eines Lebensgefühls mit regionalem Bezug.

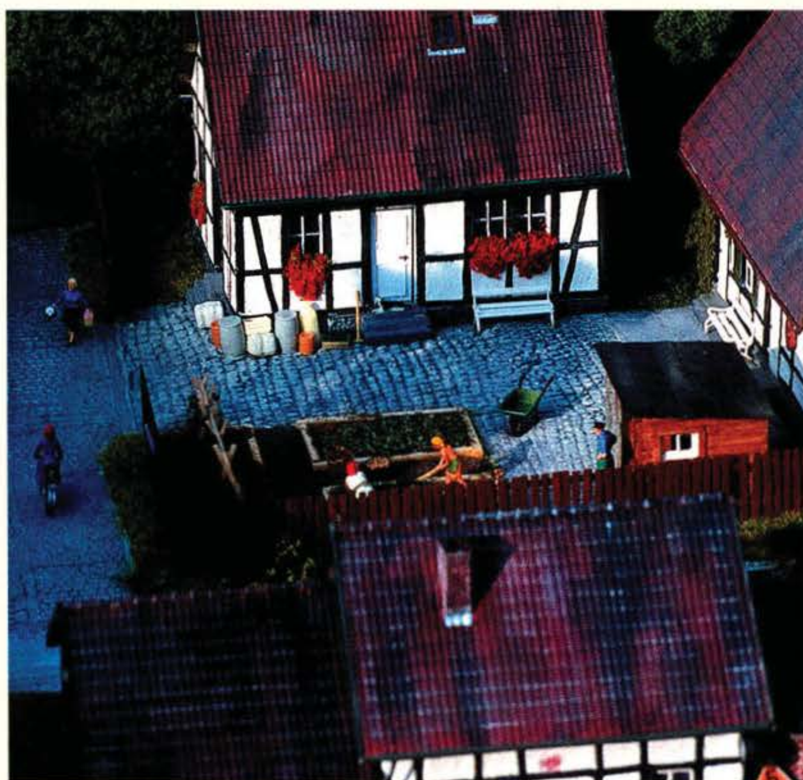
Bevor Matthias Fröhlich allerdings zu großer Kür-Form auflaufen durfte, stand erst einmal die Pflicht, zum Beispiel das Schottern der Gleise, auf dem Programm.

„Weniger wegen der Geräuschentwicklung, wohl aber aus optischen Gründen", erklärt der Karlsruher, habe er den Schienenweg mit Uhus Kraftkleber auf einer Korkbettung fixiert. „Noch bei mir vorhandener Tillig-Schotter und das bekannte

Fotos: Bruno Masino



Der Abend dämmert schon. Mit dem letzten Zug sind die Wanderer von einer Pättkestour durch das Münsterland zurückgekehrt.



„Morgen, Frida! So früh schon auf den zwei Beinen?" Bertha Peters staunt. „Hansi hat doch seinen Schulranzen vergessen", erklärt ihr Änne Pottkieker.

Weißleim-Wasser-Gemisch" kamen sodann zum Einsatz. „Auch die Hintergrundkulisse war rasch mit den erforderlichen Ausschnitten für die Streckenführung und der Wolkentapete von Vollmer versehen und aufgestellt beziehungsweise verschraubt", erinnert sich Matthias Fröhlich.

Ehe er nun an die weitere Ausgestaltung ging, stellte der gebürtige Durmersheimer zunächst probehalber seine längst fertigen Fachwerkhäuser nach westfälischen Motiven auf, eigentlicher Anlass für den dringenden Wunsch nach einer neuen eigenen Anlage.

Nach Aufzeichnung des Straßen- und Wegeverlaufs inklusive eines Bahnübergangs in Sichtweite der kleinen Schmalspurstation klebte Fröhlich dünne Holzleisten entlang der Straßen, an Hofeinfahrten und Hinterhöfen, deren Zwischenräume er mit Moltofill ausspachtelte. „Auch ausreichend breite Gehsteige habe ich eingerechnet", ergänzt der 29-Jährige.

Nach einigen Stunden des Wartens war der Zeitpunkt für Steinsetzer und Pflastermaler gekommen: Mit einem Vorstecher ritzte Fröhlich in mühseliger Kleinarbeit das Kopfsteinpflaster ein und gab ihm mit Heki-Farben den letzten Schliff.

„Der Feldweg besteht aus gesiebtem und aufgeleimtem Vogelsand", wirft Matthias Fröhlich ein. Das Aufkleben einer Grasnarbe und die Reifenspur, eingedrückt mit einem alten Modellauto, sorgen für sehr realistische Effekte. Dazu tragen auch die rustikalen Zäune, gefertigt aus zugeschnittenen und dunkel gebeizten Balsaholzstreifen, die farblich nachbehandelten Woodland-Flocken und Streugras bei sowie „das tolle Wildgras von Heki", lobt Fröhlich.

Mit dem Pflanzen veredelter Laubbäume ließ es der Karlsruher nicht bewenden. Aufgebohrte Preiser-Fässchen mit Sträuchern und Stangenbohnen, ein zum Biotop umfunktionierter Oldtimer beleben die liebevoll gestalteten Szenen ebenso wie das witzig durchdacht arrangierte Preiserlein-Völkchen samt Tierwelt. „Bei wenig Platz muss die Ausgestaltung bis ins kleinste Detail überzeugen", lautet Fröhlichs Credo.

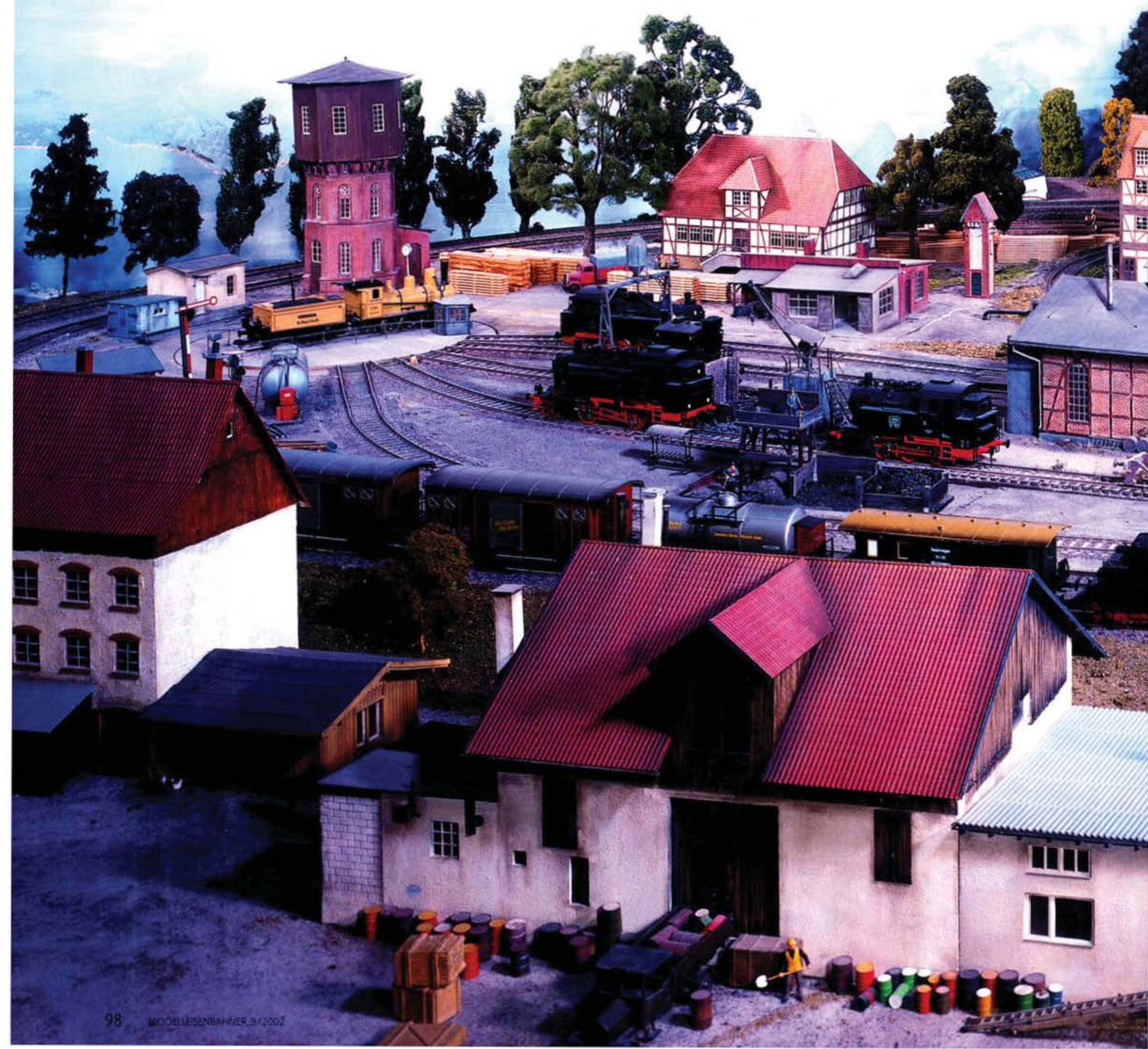
Das gilt natürlich auch für die Gebäude, Eigenkreationen aus Karton, Gips und Holz, zum Teil mit Zutaten wie Kunststoffdachplatten, Ziegelmauerwerksplatten, Evergreen-Profilen und 0,5 Millimeter dickem Kupferdraht. Klar, dass das Fachwerk tatsächlich aus Holz besteht und die Gefache verfüllt sind, zwar nicht wie beim Vorbild mit Wellerwerk und Lehm, wohl aber mit Gips beziehungsweise Moltofill. Für die Blei- oder Kupflerblechstreifen rund um Kamine und Dachgauben musste manch Sektflasche wegen ihrer Metallfolienabdeckung dran glauben.

Kein spektakulärer Fahrbetrieb, aber so lässt es sich genießen, „wenn ich aus dem Schaukelstuhl die Landschaft betrachte und in meinem Wiedenbrück versinke", schwärmt Fröhlich, zweiter Preisträger in Sinsheim. Na dann: Zum Wohle!

Karlheinz Haucke

90 Tische für die

Es ist angerichtet: Wenn zu später Stunde Armin Reichhardt zu Tisch bittet, geht's garantiert nicht ans opulente Speisen, sondern um die neueste Idee für die Großanlage. →





Eigentlich liegt der thematische Schwerpunkt der Oggelshausener Anlage auf den Epochen I und II, was Kompromisse nicht ausschließt.

Königs-Klasse



Nicht wenige nehmen für sich in Anspruch, mit dem Eisenbahn- und Modellbahnvirus schon in der Wiege infiziert worden zu sein. Aber wer könnte das mit mehr Recht behaupten als Armin Reichhardt?

„Ich bin auf dem Hauptbahnhof Leipzig zur Welt gekommen", lacht der Physiotherapeut. Das war am 28. Juli 1942. Der mithin inzwischen 60-Jährige ist also ob seiner Passion mehr als entschuldigt. Schließlich war es der dringende Wunsch seiner Mutter, einer gebürtigen Leipzigerin, ihr Kind in der Messestadt auf die seinerzeit höchst unsichere Welt zu bringen. Weshalb das ungleiche Paar schon die beschwerliche Bahnreise aus dem fernen Aachen auf sich genommen hatte.

Ungeachtet dieses frühest möglichen Schlüsselerlebnisses musste sich Jung-Armin bis zum zwölften Lebensjahr gedulden, ehe er die erste elektrische Eisenbahn sein Eigen nennen konnte: Eine klassische Märklin-Anfangspackung mit der TM 800, der damaligen Göppinger Version einer Tenderlok der Baureihe 80, und M-Gleisen mit durchgehender Mittelschiene. „Selbst gekauft vom Trinkgeld fürs Brötchenaustragen", flicht Reichhardt ein.

Mit 14 war's schon vorbei mit der so hoffnungsvoll gestarteten Modellbahnerkarriere. „Da habe ich alles verkauft", grient der Familienvater geradezu lausbubenhaft und setzt hinzu: „Rauchen und Bier waren wichtiger!" Und wohl noch einiges mehr, was man in diesem Alter damals in der gerade zaghaft beginnenden Wirtschaftswunderzeit noch so entdeckte.

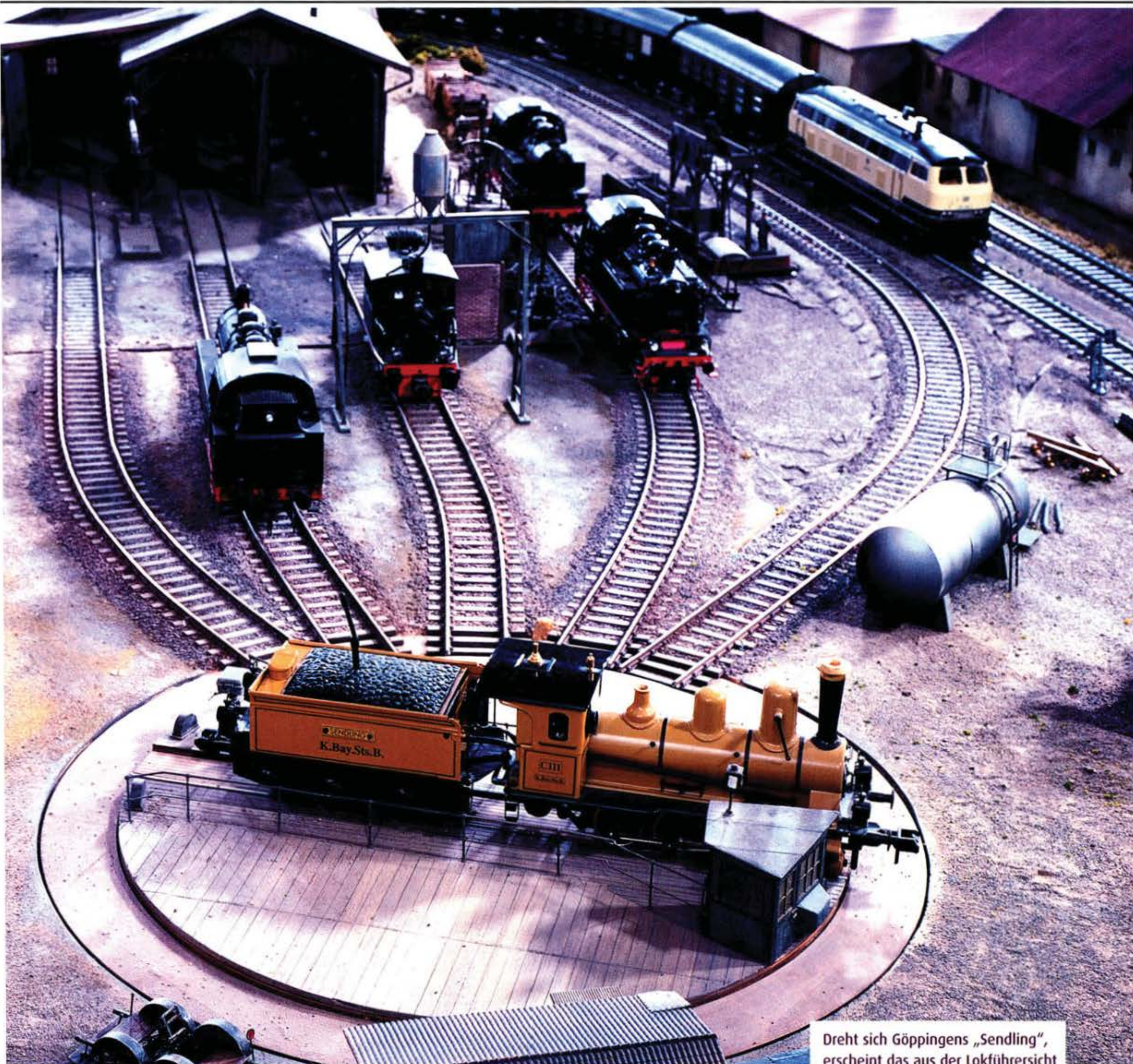
Armin Reichhardt schaut mich an. Ich erwidere seinen Blick. Und offenkundig bewegen sich unsere diesbezüglichen Erinnerungen, nur um einige Jahre versetzt, in sehr ähnlichen Bahnen. Und beide wissen wir, dass man sich bei allen



Fürs rundum stimmige, wahrhaft sehenswerte Handarbeitsmodell des historischen Göppinger Bahnhofs waren Kübels Originalpläne von 1892 die exakte Vorlage.



Stimmiges Ensemble, obwohl die Vorbilder dieser eindrucksvollen Nachbauten durchaus nicht allesamt an ein und demselben Ort versammelt sind.



Dreht sich Göppingens „Sendling", erscheint das aus der Lokführersicht erfasste Bw-Bild der eingebauten Videokamera auf einem Monitor.

anderweitigen Interessen nie in Sicherheit wiegen kann: Der einem innewohnende Bahn-Bazillus liegt immer auf der Lauer und schlägt genau dann zu, wenn man am wenigsten damit rechnet.

Bei Armin Reichhardt dauerte das immerhin bis 1982, ehe er rückfällig wurde. „Ganz zufällig kaufte ich von einem Arbeitskollegen eine Märklin-H0-Bahn", erinnert er sich an den Moment des Wiedereinstiegs, dem zunächst eine Experimentalphase in den Maßstäben 1:87 und 1:160 folgte.

Spontankauf mit Folgen: Halle statt Modellbahnzimmer

Ja, ja: Was so ein Spontankauf manchmal für schier unübersehbare Folgen haben kann! Zu dritt – Armin Reichhardt, seine Frau Inge und ich – schauen wir uns um: Auf gut 500 Quadratmetern schnauft, surrt, rauscht und brummt es in fast allen Spurweiten, blinken Lämpchen, bewegen sich Flügelsignale und Drehscheiben, schalten Weichen und ertönt Musik vom munter sich drehenden Karussell vor den Toren der Großstadt. Und mitten drin in diesem Eldorado, beileibe nicht nur für Kinderaugen und -herzen, die Krönung: Die Königs-Klasse im Maßstab 1:32 auf über 200 Quadratmetern und in zwei Ebenen!

Den Traum nahezu jedes Modellbahn-Fans, Armin Reichhardt hat ihn verwirklicht: Seit zwei Jahren frönt er seinem Hobby in der ehemaligen Halle eines Bauunternehmers, „vor allem auch dank der großen Unterstützung des hiesigen Bürgermeisters Alois Dangel", bemerkt Inge Reichhardt unter →

zustimmendem Nicken ihres Mannes.

Das Schönste aber ist, Armin Reichhardt werkelt in seiner Halle nicht im Verborgenen. Diese bezaubernde Modellbahnschau im oberschwäbischen Oggelshausen am Federsee, daselbst unschwer in der Buchauer Straße 23 zu finden, wird dem interessierten Publikum nicht vorenthalten. Als besondere Attraktion der Region ist sie ausgeschildert schon in Bad Buchau und geöffnet täglich außer Montag vom 1. April bis 31. Oktober von 10 bis 18 Uhr; vom 1. November bis 31. März gelten geänderte Öffnungszeiten, zu erfragen unter der Rufnummer 07582/934028.

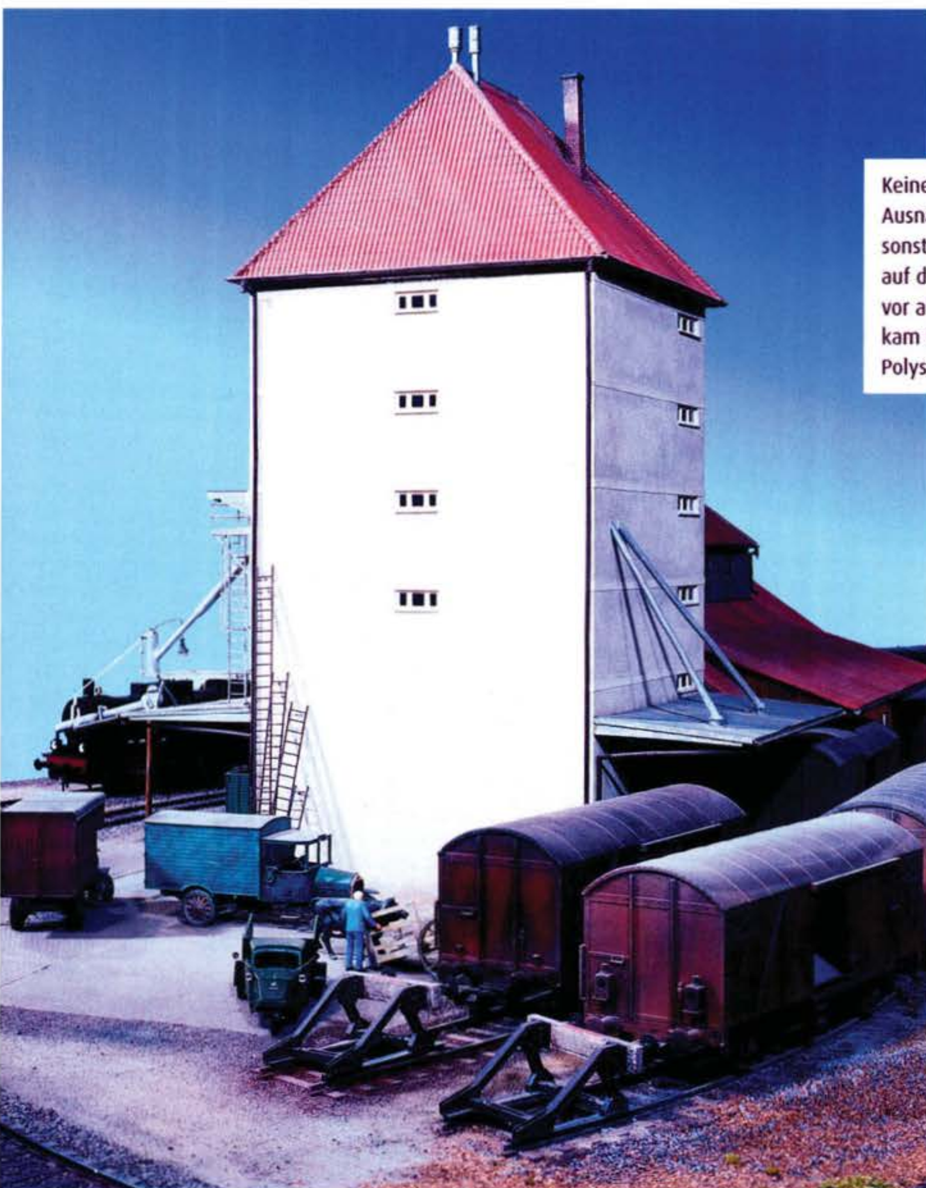
Mitmachen ist die Devise: Eine Familie auf großer Spur

So wie die Modellbahnschau etwas für die ganze Familie ist, haben auch Reichhardts beide, übrigens nicht miteinander verbundene Spur-I-Anlagen familiären Charakter: Gattin Inge und Claudia Aufsattler, die verheiratete ältere der beiden Töchter, halfen und helfen nach wie vor kräftig mit bei der Detailausgestaltung. Ob's nun ums Schottern geht auf der 63 Quadratmeter großen Anlage mit Dampflok-Groß-Bw vor Stadtkulisse oder um Pflanzaktionen auf der 150 Quadratmeter beanspruchenden Zentralanlage mit zweigleisiger Hauptbahn und Nebenbahn inmitten einer Mittelgebirgslandschaft, immer wieder sind die weiblichen zwei Drittel des Modellbahnbauteams zur Stelle.

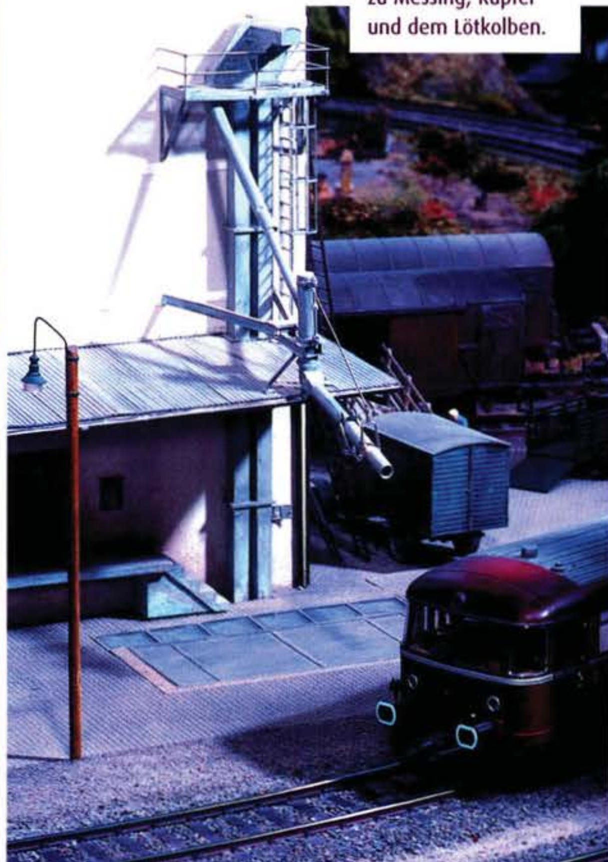
Hier wird eben nicht nur das Steckenpferd eines Familienvaters mitleidig toleriert, sondern tatkräftig gefördert. Mitmachen ist die Devise. Was sicher nicht immer ganz leichtfiel?

„Bauen ohne Platz", zuckt Armin Reichhardt in entwaffnender Einsicht die Schultern, „und das ganze Haus voller Eisenbahn", vollendet Inge Reich-





Keine Regel ohne eine Ausnahme: Bestehen sonst die Eigenbauten auf der Spur-I-Anlage vor allem aus Pappe, kam beim Kornhaus Polystyrol zum Einsatz.



Weil die ursprünglich aus Kunststoffprofilen erstellte Abfüllanlage immer wieder brach, griff Armin Reichhardt zu Messing, Kupfer und dem Lötkolben.



Ein weiteres Glanzlicht der Königs-Spur: Die einständige Lokremise mit Turm, Wasserkran und aufgeständerter Kohlenbansen bieten Bahnnostalgie pur.

Fotos: M.Tiedtke

hardt. Kein Wunder, dass die Spur-I-Anlagen in Oggelshausen einen ganz besonderen Unterbau besitzen, gewissermaßen eine Variante der Rahmen- und Plattenbauweise: „90 Tische", erklärt Armin Reichhardt und lacht.

„Ein Gleisplan existiert übrigens auch nicht", kommt der Leipziger, der in Baden-Württemberg aufwuchs, meiner nächsten Frage zuvor.

Das freilich sieht man der Großanlage ebenso wenig an wie die Stromeinspeisung in jedes einzelne Gleisstück oder die vielteilige Unterkonstruktion, deren Stabilität im Falle eines Falles auch den Vorteil uneingeschränkter Begehbarkeit bietet.

Dass die zweigleisige Hauptstrecke im Prinzip auf ein Oval zu reduzieren ist, fällt aufgrund der reinen Streckenlänge und ausgedehnter Tunnelpassagen nicht weiter auf. Gleiches gilt für die eingleisige Nebenbahn auf der zweiten Ebene, deren denkbare Abzweigung von der Hauptstrecke man vergeblich sucht. „Es gibt keine", verrät Reichhardt.

Spielspaß ist gleichwohl garantiert. Dafür sorgen schon die Bahnbetriebswerke und die Ortsgüteranlagen mit den zahlreich erforderlichen Rangiermanövern. Und wenn etwa die G8.1 mit einem PmG aus Epoche-I-Waggons die gute 20 Meter lange Paradestrecke auf dem 45-Millimeter-Gleis entlangschnauft oder die 218 499-2 mit ihren Bundesbahn-Umbaudreiachsern die Strecke durcheilt, ist das allemal ein Erlebnis.

Moment mal, Bundesbahn-Fahrzeuge, sogar in Epoche-IV-Beschriftung? Der gestalterische Schwerpunkt liegt doch wohl mehr in den Epochen I und II, auch an den herrlichen Nebenszenen mit etlichen wunderschön gealterten Uralt-Straßenfahrzeugen auszumachen.

Epochen- und auch Regionen-Mix: Reiz nicht zu verleugnen

„Schon richtig", bestätigt Armin Reichhardt, „aber das sehen wir nicht so eng und haben uns deshalb zu einem Epochen-Mix entschlossen." Und zugegeben: Verschiedene Zeitreisen, von der späteren Bundesbahn-Ära bis zurück in die Länderbahnhistorie, auf ein und derselben Anlage haben durchaus ihren eigenen Reiz.

Und irgendwie ist das auch nur konsequent, denn die meisterhaften Bauwerke, die unbestreitbaren Höhepunkte der reichhardtschen Familien-Anlage, sind nach Vorbildern entstanden, denen man lediglich deutschlandweit auf die Spur kommt.

Es gehört nicht nur Mut, sondern schon Genialität dazu, das Ensemble, zu dem sich auch kongeniale Bauten wie Viadukt und Wasserturm aus der Hand des Aahleners Thomas Wolf gesellen, trotzdem wie aus einem Guss wirken zu lassen. Und Augenmaß, aber das beweist Modellbaumeister Reichhardt schon, sobald er ein nachbauwürdiges Objekt entdeckt und möglichst zusammen mit Messlatte oder seiner Frau – „wegen der Größenverhältnisse" – abgelichtet hat.

Kaum zu glauben, aber wahr, dass Armin Reichhardt für seine wirklich sehenswerten Hochbauten in der Regel nur Karton, Balsaholz und Leim verwendet. Kein Wunder, dass selbst Märklin auf ihn aufmerksam wurde und sich von ihm Messeanlagen bauen lässt! *Karlheinz Haucke*

Anlagensteckbrief

Zwei rechteckige, nicht miteinander verbundene Spur-I-Anlagen, bestehend aus 90 Tischen auf zwei Ebenen
Maße: 25 x 6 und 9 x 7 m
Erbauer: Familie Reichhardt
Bauzeit: Seit 18 Jahren
Epoche: Schwerpunkt I - II
System: Zweileiter-Gleichstrom
Gleislänge: Zirka 350 m
Gleismaterial: Märklin
Rollendes Material: Hauptsächlich Märklin und Hübner
Betrieb: Digital, Motorola
Anlagenthemen: Zweigleisige Hauptstrecke in Mittelgebirgslandschaft mit Nebenbahn; Dampflok-Groß-Bw vor Großstadtkulisse
Vorbild: Kein konkretes, aber sämtliche Eigenbau-Hochbauten nach realen Vorbildern und alten Originalplänen





Familien-Anlage: Tatkräftige Unterstützung erhält Hausbauer Armin Reichhardt von Gattin Inge (r.) und Tochter Claudia.

MODELLBAHN AKTUELL

ERSTES OSNABRÜCKER DAMPFLOKFEST

Gleissystem einer Stadt als H0-Modell – Beginn mit Güterbahnhof



Foto: L. Hülsmann

Erster Schritt des Nachbaus: Güterabfertigung mit ihrer Laderampe, den Freiladesowie den Abstellgleisen.

● Aus Anlass des ersten Osnabrücker Dampflokfestes, das am 1. September in der niedersächsischen Grenzstadt zu Nordrhein-Westfalen steigt, nimmt derzeit ein ehrgeiziges Projekt Formen an: Im Maßstab 1:87 entsteht der Nachbau des kompletten Osnabrücker Gleissystems im Schnittpunkt der beiden Magistralen Berlin – Amsterdam und Hamburg – Köln. Den Anfang des als Modulanlage konzipierten Projekts macht der Nachbau des ehemaligen Freiladebereichs im Güterbahnhof. Genau dort findet im Rahmen des Dampflokfestes auch die Präsentation der Vorbildfahrzeuge statt. Dargestellt werden die Freilade- und Abstellgleise im Mittelfeld des ehemaligen Güterbahnhofs. Schon fertiggestellt sind die Fassade der Güterabfertigung und die beiden sie begrenzenden Klinkergebäude. Der Straßenbelag zwischen den Freiladegleisen wurde ebenfalls vorbildgerecht gestaltet. Die bekannte Bremer Kurve, die in die Hauptbahn von Hamburg Richtung Ruhrgebiet einmündet, ist mit ihrem Höhenunterschied bislang nur in einem Teilstück vorhanden. An dieser Stelle könnte zu einem späteren Zeitpunkt die Verbindung zum Hauptbahnhof und zum Schattenbahnhof angeschlossen werden. Zum Dampflokfest wird diese Teil-Schauanlage durch eine kleine Gleisharfe ergänzt. Mit ihrer Hilfe ist einerseits ein automatisch ablaufender Rangierbetrieb zu realisieren, der den gleichzeitig erfolgenden Rangierbewegungen beim Vorbild auf dem Ausstellungsgelände entspricht. Andererseits ließe sich durch so eine Harfe beim künftigen Anlagenweiterbau Güterabfertigung und das Bw Rangierbahnhof in Richtung Osten zusammenführen. In diese Harfe wären dann Bremer, Löhner, Stahlwerks- und Münster-Kurve des Vorbildgleissystems einzufügen. Mit dem Aufbau der zum Fest am 1. September präsenten Schauanlage beauftragte die Osnabrücker Firma JB Modellbahnservice, die auch die Idee entwickelte, „RN modell & design" aus Wallenhorst. Damit soll der Anstoß für den Weiterbau als Vereinsanlage geliefert werden.

NÜRNBERGER HANDWERKERHOF

Trix-Ausstellung



Viel mehr als nur Vorserien-E 10 gibt's im Handwerkerhof zu sehen.

●Trix-Raritäten in 00 und H0 aus den Jahren 1935 bis 1970 stehen im Mittelpunkt der Ausstellung zwischen dem 16. September und dem 17. November 2002 im Nürnberger Handwerkerhof. Neben der Modelleisenbahn werden auch die populären Trix-Metallbaukästen, einstmals Traum vieler Jungen, vorgestellt, mit denen Stephan Bing die Marke 1931 aus der Taufe hob. Darüber hinaus zeigt die Ausstellung Blechspielzeug-Raritäten anderer namhafter Spielzeughersteller aus den 50er- und 60er-Jahren wie Schuco, Gama, Distler, Arnold, Bing, Neuhierl, Dux. Der Handwerkerhof befindet sich gegenüber des Nürnberger Hauptbahnhofs direkt am Eingang zur historischen Altstadt, ist also stilecht mit der Bahn zu erreichen. Öffnungszeiten: Mo – Fr 10-18.30 Uhr, Sa 10-16 Uhr, Sonntags und Feiertags ist der Handwerkerhof geschlossen. Info: Blechspielzeugladen im Handwerkerhof, Herr Baier, Tel. (0911)208186.



Foto: Frickel

Die Dortmunder Eisenbahn setzt mehrere MaK-Lokomotiven im Güterverkehr ein. Für gute Betriebseigenschaften des digitalen Ganzmetall-Modells baut Märklin einen Glockenanker-Motor mit Schwungmasse ein, der alle Achsen antreibt. Die Lok wird in einer einmaligen Auflage gefertigt.

Als Komplett-Bausatz erscheint bei Weinert die Einheits-Rangierdampflok der Baureihe 80. Das Metall-Modell besitzt eine gegossene Steuerung und erfreut mit freiem Durchblick zwischen Kessel und Rahmen. Ebenfalls dreiachsig, allerdings für H0m, erscheint die Dampflok 995811 der Deutschen Reichsbahn (DR). Im Bw hängen die Heizkupplungen nun auf einem Ständer. Ein Zaun mit Schienenprofilen als Pfosten soll Unbefugte am Betreten von Bahnanlagen hindern.

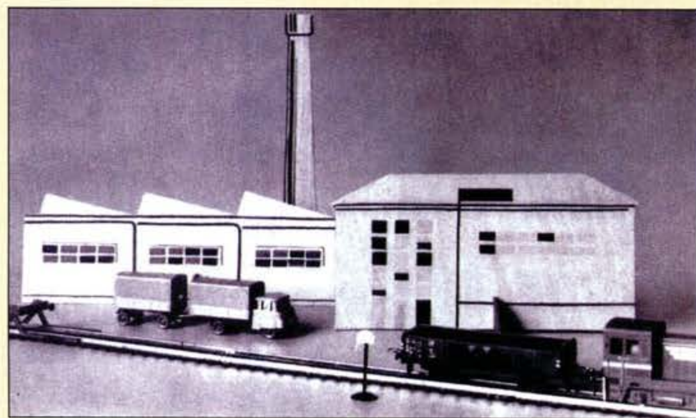


◆◆◆◆ *Im Rückspiegel entdeckt* ◆◆◆◆

VOR 36 JAHREN: Kulissenschieberei



● Das Urproblem aller Modellbahner: Der fehlende Dachboden oder Kellerraum für die große Anlage. Der erste Ausweg aus den Platzproblemen zielt meist in kleinere Spurweiten. Aber dann gibt es noch die Eisenbahnenthusiasten, die nur temporär auf dem Küchentisch Asyl erhalten. Joachim Loeb machte sich vor 36 Jahren Gedanken um diese armen Tröpfe, die nicht nur keinen Platz, sondern vielleicht auch am Anfang ihres modellbahnerischen Lebenslaufs stehen und noch nicht alle Techniken der Anlagen- und Landschaftsgestaltung beherrschen. Ihnen rät er zur offensiven Landschafts-Stilisierung und aus der Not eine Tugend zu machen. Neulingen, die ihren Fahrbetrieb auf dem Küchentisch erledigen, können ihre einfachen Kulissen hinterher platzsparend verräumen. Motive und Vorlagen gebe es viele, man könne sich für die Impressionen unter einer Vielzahl von Reiseprospekten bedienen, die man abmalt oder mit einem Pantographen oder Storchschnabel in der gewünschten Größe überträgt. Diese Dekoration kann die Phantasie anregen und belebt die vielleicht kürzlich erworbene, noch provisorisch aufgebaute Startpackung. Und wenn der gute Geist des Hauses das Abendessen auf den Tisch stellen will, entstehen keine größeren Konflikte.



! MESSE-Kalender

4. - 8. September 2002:
Schweizer Spielmesse, Sankt Gallen.

25. - 29. September 2002:
Suisse Toy, Bern.

11. - 13 Oktober 2002:
Modell & Hobby Leipzig.

12. - 13 Oktober 2002:
12. Convention der American Railroadfans in Switzerland, Adliswil.

18. - 20 Oktober 2002:
Eurospoor 2002, Utrecht.

7. - 10. November
20. Internationale Modellbahnausstellung Köln

21. - 24. November 2002:
Modellbau Süd, Stuttgart.

22. - 24. November 2002:
Modellbau Bodensee, Neue Messe Friedrichshafen.

22. - 24 November 2002:
Euro Modell Bremen 2002, Messe-Centrum Bremen.

IG M SCHKEUDITZ

Elster-Flügel-Pokal

● Im historischen Schkeuditzer Straßenbahndepot am Rathausplatz 11 steigt am Sonntag, 8. September 2002, ein Hochgeschwindigkeitsrennen in IIm um den Elster-Flügel-Pokal. Der Wettbewerb findet im Rahmen der ersten neuen Schkeuditzer Modell- und Gartenbahnbörse statt, die von 9 bis 15 Uhr ihre Pforten geöffnet hat.



Fotos: Frickel

Drei weitere Reko-Dreiachser in überarbeiteter Neuauflage haben die Sonneberger jetzt im Epoche-III-Programm für DR-Fans: Den Post3e-cl/12.8, den Gepäckwagen D3ge und den Zweite-Klasse-Durchgangswagen B3ge. Eine Epoche-IV-Neuheit stellt der Kalkkübelwagen Slmmp der Reichsbahn dar. Für Märklinisten hat Piko die Epoche-IV-Wechselstromversion der Baureihe 94 (siehe Probefahrt auf Seite 78) auf den Weg gebracht.



Die exzellente Bedruckung ist der wesentliche Fortschritt bei der Neuauflage.

Impressum

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel,
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg

ANZEIGEN
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Klaus Habermann, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

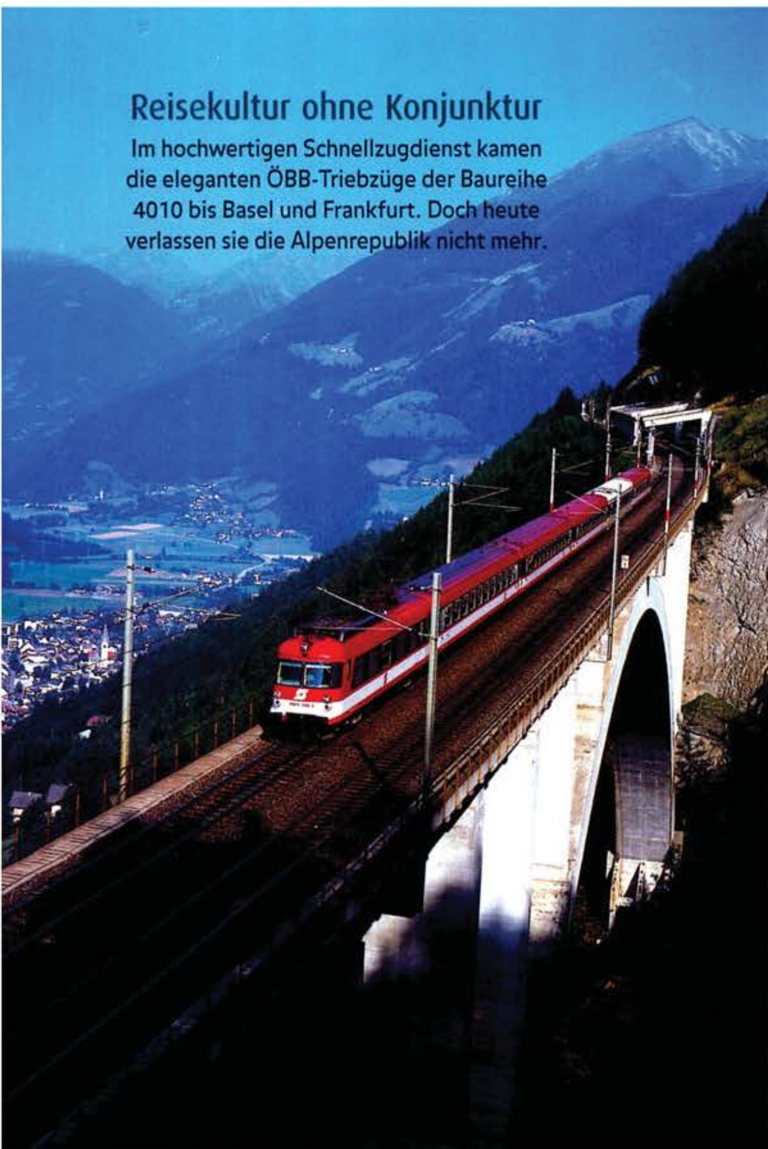


Vorschau


Foto: R. Albrecht

Eine Engländerin in Sachsen

Baut Rainer Albrecht Bemos H0e-Modell der IIk zusammen, ist das Fahrverhalten garantiert besser als jemals beim Vorbild.


Foto: K. Eckert

Reisekultur ohne Konjunktur

Im hochwertigen Schnellzugdienst kamen die eleganten ÖBB-Triebzüge der Baureihe 4010 bis Basel und Frankfurt. Doch heute verlassen sie die Alpenrepublik nicht mehr.

Das Oktober-Heft erscheint am 18. September bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Außerdem

Mit 300 Sachen: Der Traum vom Fliegen
Ein historischer Tag: 25. Juli 2002, Eröffnung der ICE-Strecke Köln – Frankfurt. Doch die Hochgeschwindigkeit hat ihren Preis.

Bahn frei für die Mitte: Neues aus Unterschmieda
Schlüsselfertig übergeben Ralf Reinmuth und Alexander Schatz die Hochbauten an die ungeduldig wartende TT-Bevölkerung.

Ein Amerikaner in Berlin: Herausforderung in TT
Dirk Diekow wagt Zusammenbau eines alten Challenger-Modells.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

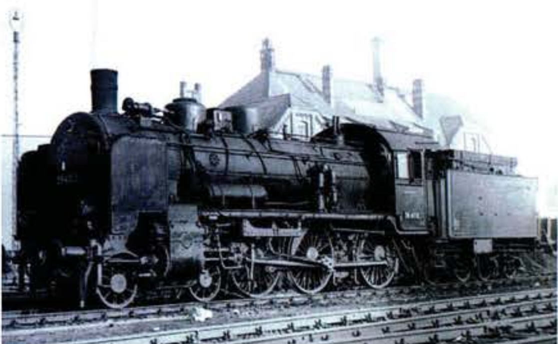

Foto: M. Tiedtke

Holzbetriebe in Bewegung

Nach US-Motiven gestaltete Hans-Heinrich Schubert im Maßstab 1:87 seine herrliche Waldbahn. Und für Bewegung sorgen zahlreiche Funktionsmodelle.

Von Castro bis zu DB Regio

Was den Wahrenern die „Columbus", war dem Bw Leipzig Hauptbahnhof West seine Reserve- und Jugendlok „Fidel Castro". Heute ist die Betriebsstelle 143-Standort.


Foto: Slg. Endisch

Bahnparadies mit Webfehler

Individualverkehr ist auf Kuba ein Luxus. Ob und wann aber Züge der Staatsbahn fahren, wissen nicht einmal Eisenbahner so genau – Lotterie nicht ohne Reiz.


Foto: W. Glossner

DIE GUTEN INS KRÖPFCHEN

hieß es bei Aschenputtel,* wie man auch die De 4/4 bezeichnen könnte,

DIE SCHLECHTEN INS TÖPFCHEN



Foto: Stefan Zenzmaier

* Achtung: Da haben wir ein bißchen daran gedreht! – ** Voraussichtlich ab Anfang September im Fachhandel.

– bei der De 4/4 ist hierbei der Schmelztiegel gemeint. Und das war so: Ab 1927 stellten die SBB 25 Gepäcktriebwagen mit der Bezeichnung Fe 4/4 in Dienst, die eine Leistung von 1100 PS hatten. (Die letztgebaute Maschine verfügte über 1340 PS.) – Ab 1963 erhielten die Maschinen die Bezeichnung De 4/4. Und da der Lokkasten aus Holz bestand, war Anfang der 60er Jahre schon ordentlich der Wurm drin. In Ermangelung eines Ersatzes wurden von 1966 bis 1971 unter Verwendung der ursprünglichen Drehgestelle, des Rahmens und der elektrischen Ausrüstung elf Maschinen neu aufgebaut und erhielten so eine massive Stahlkonstruktion als Aufbau. Jene Maschinen, bei denen eine Aufarbeitung nicht mehr vertretbar war, wanderten ins Töpfchen. Die „Seetaler" genannten Triebwagen waren wahrlich „Aschenputtel", denn sie waren vor und auch hinter fast allen Zügen anzutreffen – Pendelzügen, Personenzügen, Güterzügen ...



Im Modell wurden alle Änderungen, die der „neue" De 4/4 aufwies, berücksichtigt, wie z. B. ein komplett neuer Lokkasten, überarbeitete Drehgestellblenden usw. Natürlich besitzt das Modell auch den unübertroffenen Roco-Antrieb, der das Modell fast geräuschlos über die Schienen gleiten läßt.

Rechtzeitig wird auch noch ein Denkmal in H0 einer Legende gesetzt, bevor das Vorbild ins Töpfchen wandert – die Rh 1010.

Für den Eisenbahnfreund ist es immer mehr als traurig, wenn eine Baureihe ausgemustert wird. Aber dagegen kann man nicht viel unternehmen. Außer – Modellbahn!

Art.-Nr. **63534**, De 4/4 in modernisierter Ausführung, SBB, Epoche III–IV, Gleichstromausführung mit Digital-Schnittstelle;

Art.-Nr. **69534**, De 4/4 in modernisierter Ausführung, SBB, Epoche III–IV, Wechselstromausführung serienmäßig mit lastgeregeltem Digital-Dekoder

Art.-Nr. **63790**, Rh 1010, ÖBB, Ep. V, Gleichstromausführung mit Digital-Schnittstelle;

Art.-Nr. **69790****, Rh 1010, ÖBB, Ep. V, Wechselstromausführung serienmäßig mit lastgeregeltem Digital-Dekoder – bei Ihrem Fachhändler!

e-mail: roco@roco.co.at

Internet: www.roco.co.at

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

